IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 34)**

z dnia 21 stycznia 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 34)

21 stycznia 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury na dezyderat nr 1 Komisji w sprawie sytuacji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA – zakład w Świnoujściu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Zaremba** prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA wraz ze współpracownikami, **Joanna Walichnowska** wiceprezes zarządu ds. zarządzania korporacyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA, **Aneta Stawicka** przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, **Bartłomiej Szmyt** przewodniczący NSZZ „Solidarność" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA w Szczecinie, **Bogdan Tłocz** przewodniczący NSZZ „Solidarność" Tauron Serwis, **Sławomir Kotyrba** przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność'80" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA oraz **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam posłów, witam pana ministra Marka Gróbarczyka, witam pana Krzysztofa Zarembę oraz pozostałych gości. Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez panią marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów. Przystępujemy zatem do sprawdzenia kworum, proszę o przyciśnięcie dowolnego przycisku.

Sekretarz Komisji Jolanta Ostrowska:

Mamy kworum.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję , zamykam głosowanie, stwierdzam kworum. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury na dezyderat nr 1 w sprawie sytuacji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA – zakład w Świnoujściu. Bardzo proszę pana ministra Marka Gróbarczyka o przedstawienie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, mam nadzieję, że znacie państwo naszą odpowiedź dotyczącą dezyderatu i zapoznaliście się z naszym stanowiskiem. Jest ono niezmienne i zgodne z tym, co założył zarząd

stoczni Gryfia SA w celu ratowania przedsiębiorstwa oraz stworzenia strategii i planu rozwoju, tak aby zapewnić jej dalsze funkcjonowanie. Zyskało ono akceptację nadzoru właścicielskiego i samego ministerstwa. Dezyderat posiada wady prawne, ponieważ koncepcja przekazania nieruchomości do władz samorządowych jest z gruntu rzeczy niemożliwa z tego powodu, że Gryfia, niebędąca w rozumieniu ustawy przedsiębiorstwem państwowym, nie ma możliwości takiego działania.

Wobec powyższego wnosiłbym o generalne odrzucenie tego dezyderatu, bo stanowi on tylko i wyłącznie element pewnego manifestu, natomiast w świetle prawnym jest niemożliwy do realizacji. Wobec powyższego, jeśli zostanie przyjęty, my po prostu nie będziemy mogli go zrealizować z przyczyn oczywistych. Poza tym nasza propozycja i propozycja Gryfii, która realizuje postępowanie przetargowe w zakresie zbycia nieruchomości w Świnoujściu, nie ma wyłączeń, jeśli chodzi o uczestnictwo jednostek samorządowych w przetargu. Nigdy też o takie wyłączenia się nie staraliśmy. W związku z tym nie ma prawnych przeciwskazań ku temu, aby władze samorządowe uczestniczyły w postępowaniu przetargowym. Z tego co wiem, nie były zainteresowane uczestnictwem w realizacji tego projektu, wobec powyższego same zdeklarowały, aby nie uczestniczyć w tym procesie.

Uważamy, że zapisy w dezyderacie jak gdyby przeczą same sobie, jeśli chodzi o stanowisko władz samorządowych. Jeśli chodzi o sam proces związany ze stocznią Gryfia i koncepcją powrotu na ścieżkę wzrostu, tak to nazwijmy, byłbym bardzo wdzięczny, jeśli mógłbym prosić pana przewodniczącego o przekazanie głosu panu prezesowi Zarembie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję. Taka drobna informacja dla pana ministra. Otóż dezyderat został przyjęty, więc on jest faktem. Nie będziemy dziś głosować, czy możemy go przyjąć, czy nie. Dzisiaj będziemy ewentualnie głosować za przyjęciem bądź nieprzyjęciem odpowiedzi na dezyderat – temu jest poświęcone posiedzenie Komisji. Ale bardzo proszę, panie prezesie, oddaję panu głos.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:

Dziękuję. Przepraszam. Proszę państwa, Morska Stocznia Remontowa Gryfia realizuje program modernizacji, który ma zapewnić jej dalsze funkcjonowanie. Trudno jest abstrahować od tego, co było w przeszłości i co się działo ze stocznią, jeśli mówimy o sytuacji dzisiejszej. Program inwestycyjny, który ma zapewnić dalsze funkcjonowanie MSR Gryfia, zakłada modernizację jej majątku poprzez kluczową inwestycję, jaką jest nowy dok. Prace nad nim już się rozpoczęły.

Chcę jeszcze raz z tego miejsca podziękować panu ministrowi Gróbarczykowi, bo to jego starania zaowocowały tym, że pieniądz inwestycyjny, kapitał, znajdzie się w Szczecinie w MSR Gryfia w postaci nowego doku. Stocznia szczecińska, która będzie wykonawcą tego doku, jak również firmy działające na jej terenie w Szczecinie także na tej inwestycji skorzystają. Dok pozwoli MSR Gryfia wejść do pierwszej ligi stoczni, jeśli chodzi o obszar Bałtyku, morza Północnego, północnej Europy. W basenie morza Bałtyckiego doków o tej wielkości razem z naszym będą w sumie cztery. Doków średnich i małych, jakimi dysponujemy w MSR Gryfia, jest kilkadziesiąt.

Możecie sobie państwo wyobrazić skalę tej inwestycji. Żeby zrealizować te inwestycję, musieliśmy dokonać zmian w zakresie struktury majątkowej firmy. Po połączeniu, co stało się zresztą za poprzednich rządów i to wbrew stanowisku obydwu ówczesnych stoczni... Ale trudno, stało się, to nie jest tak, że stocznia w Świnoujściu sobie radziła w sposób bezproblemowy. Kiedy rynek offshore'owy rósł, rzeczywiście były notowane przyzwoite wyniki, natomiast kiedy on się skończył, tamten oddział stoczni zaczął przynosić regularne straty. Dzisiaj mamy sytuację tego typu, że jeden największy dok w Szczecinie generuje o 30% większe przychody niż cały oddział świnoujski.

Druga rzecz. Na ostatnim posiedzeniu Komisji nie mieliśmy do końca możliwości powiedzenia wszystkiego, dlatego chciałem zaakcentować jeszcze raz: każdy z pracowników dostał możliwość wyboru albo dalszej pracy w MSR Gryfia w Szczecinie, albo odejścia ze stoczni bez świadczenia pracy plus odprawy. Dzisiaj w niektórych

przypadkach daje to większości załogi Świnoujścia 6-miesięczne okresy płacenia uposażenia, tzn. 3 miesiące pełnej pensji bez obowiązku świadczenia pracy. Większość załogi ma uprawnienia na 3 miesiące. Jeśli chodzi o dane szczegółowe, to jeśli będzie państwa to interesować, pan dyrektor Trzeciakowski jest w stanie ich udzielić.

Stocznia MSR Gryfia, trzeba powiedzieć sobie jasno, była celowo doprowadzana do upadku w latach do 2015 r. Do destrukcji. Miała ona zostać położona. Stocznie prywatne, którym dzisiaj zabraliśmy z powrotem ponad 80% rynku, co akurat bardzo mnie cieszy, miały nabyć od syndyka doki, sprzęt pływający niezdolny do produkcji. Tak miał wyglądać koniec Gryfii. To na szczęście się nie udało, ale w 2015 r. MSR Gryfia była wydmuszką. Przypomnijmy tzw. outsourcing – wyprowadzono całą załogę na zewnątrz do firmy, przede wszystkim załogę produkcyjną: dokerów, spawaczy, monterów, malarzy, rurarzy etc., a majątek wyprowadzono do TFI MARS. Tak naprawdę Gryfia była wtedy marką z certyfikatami.

Dzisiaj Gryfia ma swoich pracowników, mamy zamówienia praktycznie do lata, co jest dużym osiągnięciem przy labilnej sytuacji związanej z rynkiem morskim, przewozami i sytuacją armatorów. Mamy stałych klientów. Możemy pochwalić się, że m.in. koncern Kawasaki regularnie remontuje u nas swoje samochodowce, które wynajmuje dla firm produkujących samochody w Europie i poza Europą. Miesiąc temu zakończyliśmy innowacyjną usługę dla naszego stałego klienta z Norwegii, jaką był montaż napędu hybrydowego, pierwszego w Europie, jeśli chodzi o statki. Jako ciekawostkę powiem, że maszynownia została przesunięta o 50 metrów statku.

Stocznia remontowa Gryfia realizuje zamówienia. Nowy dok pozwoli nam praktycznie zwiększyć przychody o około 50%, ale żeby ten dok został posadowiony w MSR Gryfia, musimy dokonać niezbędnych prac hydrotechnicznych. Chciałem też podkreślić, że cała infrastruktura z oddziału świnoujskiego będzie wykorzystana i będzie używana w MSR Gryfia w Szczecinie. To nam pozwoli zabezpieczyć przyszłość Gryfii na długie lata. Bez programu modernizacji w tej strukturze Gryfia nie przetrwa, chciałem to podkreślić bardzo mocno. Będziemy dokładać rocznie między 5 a 9 mln zł do funkcjonowania oddziału w Świnoujściu.

A druga rzecz – sprzedajemy nie przedsiębiorstwo, tylko sprzedajemy teren. Podstawą funkcjonowania stoczni remontowych są nabrzeża i doki. To jest najważniejsze dla stoczni remontowych. Chcę jeszcze powiedzieć jedną rzecz: jedno z głównych nabrzeży w Szczecinie, Nabrzeże Kaszubskie, zostało zniszczone w wyniku przekazania do ST3, a wcześniej do Bilfingera. Nie nadaje się ono zupełnie do eksploatacji. Musimy ponosić także konkretne obciążenia inwestycyjne, żeby odtworzyć to, co zostało zniszczone. Oczywiście regularnie to robimy, odtwarzamy także całe zaplecze techniczne. Podkreślam bowiem, że od inwestycji doku nr 5 w 1990 r. w SSR, a potem MSR Gryfia, nie było tak naprawdę dużych inwestycji aż do 2016 r., kiedy zaczęło się de facto ratowanie stoczni. Stocznia była wcześniej wypożyczalnią doków.

Chcę wyraźnie podkreślić, że poprzedni właściciele, mówię o sytuacji do 2015 r., wręcz oczekiwali, żeby stocznia MSR Gryfia nie startowała do przetargów ogłaszanych przez naszego narodowego przewoźnika na remonty. Jaki był efekt? Zaprzyjaźnione z niektórymi posłami Platformy Obywatelskiej tzw. stocznie teczkowe, to trzeba sobie jasno powiedzieć, wykonywały te remonty w Gryfii. Gryfia wykonywała całą najtrudniejszą robotę, od linii wodnej w dół, a resztę – maszynownię, wyposażenie etc., tę całą śmietankę – spijały stocznie prywatne. Rekordzista zarobił 50 mln dolarów. Przynajmniej połowa tej kwoty powinna być dzisiaj na kontach Gryfii.

Gdybym jako prezes zarządu MSR Gryfia miał dzisiaj do dyspozycji taką kwotę, to w ogóle nie rozmawialibyśmy o przyszłości Gryfii, tylko dostalibyście państwo zupełnie inne dokumenty. Niestety tak jest. Będziemy dalej modernizowali stocznię. Wiem, że są naciski i wiele środowisk, posłów na Pomorzu Zachodnim, bardzo chętnie przywitało likwidację Gryfii. Brak funkcjonowania Gryfii byłby bardzo na rękę stoczniom prywatnym, ale jak mówię, my kontrolujemy ponad 80% tego rynku i my jako zarząd do tego nie dopuścimy.

Modernizacja stoczni to nie jest tylko budowa nowego doku. Nowy dok pozwoli nam także zwiększyć zatrudnienie. Jeszcze à propos zatrudnienia i dojazdów

– my w Szczecinie mamy pracowników, którzy dojeżdżają po kilkadziesiąt kilometrów z Pyrzyc, Międzyrzecza, z Bań, więc w dzisiejszych czasach to nie jest problem dojeżdżać do pracy. Jeżeli chodzi o szczegóły i strukturę zatrudnienia, pan dyrektor Trzeciakowski udzieli państwu wyjaśnień.

Chciałem powiedzieć wyraźnie jeszcze jedną rzecz, my stanowimy bardzo dużą konkurencję dla niemieckich stoczni remontowych i nie tylko. Nie jest więc tak, że ta medialna awantura, która cały czas jest nakręcana wokół stoczni przez różnego rodzaju pseudoekspertów, jest bez znaczenia. Oczywiście my sobie radzimy w MSR Gryfia, ale chciałem powiedzieć, że jeśli będą ku temu przesłanki, bo niektóre z działań osób z zewnątrz będą skutkowały negatywnymi konsekwencjami dla stanu spółki, to będziemy podejmowali stosowne kroki.

Czym innym jest, panie pośle... Nie, czym innym jest, panie pośle... Sam byłem trzy razy posłem, raz senatorem, więc wiem, jak wygląda praca parlamentarzysty. Czym innym jest interesowanie się przez posła z tytułu wykonywania mandatu, a czym innym są publikacje i publikowanie danych wrażliwych, które zostały po prostu nielegalnie zdobyte w firmie. Akurat pan to doskonale wie, tworzy pan prawo, za to się ponosi odpowiedzialność.

To tyle z mojej strony. Jeśli państwo mają jeszcze jakieś pytania, chętnie udzielę odpowiedzi. Jeszcze jedna rzecz, jeśli chodzi o koncepcje, o których mówił pan minister, dotyczące przekazania w przyszłości części składowych majątku w Świnoujściu. Pan minister wyjaśniał wystarczająco dokładnie, dlaczego to jest niemożliwe – to jest pierwsza rzecz. Druga rzecz – to nie jest tak, że my sobie pozwolimy na to, by w Świnoujściu była prowadzona działalność konkurencyjna wobec MSR Gryfia przez jakikolwiek inny podmiot. Na poprzednim posiedzeniu Komisji pan minister doskonale nakreślił sytuację zewnętrzną. Mówię o opinii czy informacji przygotowanej dla Komisji Europejskiej przez Meyera Werfta, właściciela największego kompleksu stoczniowego w Niemczech. Mowa w niej o tym, że do 2030 r. w wyniku epidemii popyt na nowe statki może zejść do poziomu zero. Co to znaczy? Jeśli chodzi o rynek remontów statków, przebudów, może popyt będzie rósł i taki teren, taki majątek byłby łakomym kąskiem?

Chcę powiedzieć jedną rzecz. Robimy inwestycję w nowy dok, bo dzisiaj armatorzy eksploatują coraz większe statki, to się po prostu opłaca. Nowy dok pozwala takie statki remontować. Jest to też koherentne z polityką naszego narodowego przewoźnika, jakim jest PŻM. PŻM jest naszym głównym klientem, naszym klientem strategicznym. Chcemy się dostosować do tego, aby ich największe jednostki, które wchodzą na Bałtyk, mogły być remontowane właśnie w Szczecinie, a nie musiały być remontowane w innych miejscach, czytaj stoczniach, które mają właśnie duże doki. Tym bardziej, że duży dok można zawsze wykorzystać, można wstawić dwie mniejsze jednostki, jest on znacznie bardziej opłacalny w eksploatacji.

Inwestycja taka miała miejsce 30 lat temu. Dok nr 5, nasz największy dok w MSR Gryfia. Dzięki decyzji pana ministra Gróbarczyka dostaliśmy teraz kapitał, który chcemy wykorzystać, ale żeby wykorzystać i móc eksploatować dok, musimy ponieść nakłady inwestycyjne. Nie możemy sobie pozwolić na to, by obecna struktura stoczni była zachowana, bo ona wszystkie te wysiłki obróci wniwecz, a to się mija z celem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Odpowiedź na dezyderat mamy tu także na piśmie. Otwieram dyskusję. O głos prosił pan przewodniczący Arkadiusz Marchewka, następnie poseł Jarosław Rzepa.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, którzy reprezentujecie stronę społeczną i bierzecie udział zdalnie w posiedzeniu. Panie prezesie, powiem wprost, powtarza pan po raz kolejny te same opowieści, w które już nikt nie wierzy. Jeżeli ktokolwiek ma coś wspólnego ze zniweczeniem dorobku stoczni, to mam wrażenie, że to raczej pan się do tego przyczynia decyzją o likwidacji stoczni w Świnoujściu. Chcę zwrócić uwagę na jedną zasadniczą kwestię. Użył pan sformułowania, że nie pozwolicie na to, aby w Świnoujściu wyrosła konkurencja dla Gryfii w tym miejscu. Przecież dokładnie potwierdził pan tezę, o której mówimy od wielu

miesięcy, że ta działalność po prostu tam się opłaca, tylko wy nie potraficie tego dobrze zorganizować.

Chcę tylko przypomnieć, że pan, panie ministrze, pan, panie prezesie, wówczas jak był pan jeszcze posłem, wielokrotnie mówiliście o wsparciu stoczni. Wielokrotnie słyszeliśmy obietnice polityków partii rządzącej o tym, że stocznia zostanie rozłączona. Ale zamiast rozłączenia jest likwidacja części świnoujskiej, bo sprzedaż terenu to faktycznie jest likwidacja świnoujskiej części stoczni. Mam wrażenie, że tylko potwierdził pan, że taką działalność można tam prowadzić.

Natomiast teraz chciałbym zapytać o kilka konkretów. W piątek odbyło się składanie ofert na zakup tego terenu. Nie chcieliście przeprowadzić tego jako sprzedaży zorganizowanej części przedsiębiorstwa, co pozwoliłoby na utrzymanie miejsc pracy właśnie w tamtym miejscu, co moim zdaniem było zdecydowanie korzystniejszym rozwiązaniem niż to, które zostało zaproponowane przez zarząd stoczni. Chcę zapytać, czy zgłosił się ktokolwiek zainteresowany zakupem tej stoczni? Jeśli tak, to kto to jest, jaka firma i z jakim kapitałem? To po pierwsze. Po drugie, wielokrotnie mówi się o konieczności budowy tego doku. Chcę podkreślić wprost, że jestem wielkim zwolennikiem tego, aby właśnie ten dok znalazł się w stoczni, bo jest to szansa na poprawę kondycji konkurencyjnej. Tylko powiedzmy sobie jasno: gdyby rząd przed wyborami nie wpompował swoimi niemądrymi decyzjami 200 mln zł w ratowanie fabryki ST3, wówczas prywatnej firmy, a przy przeprowadzeniu zmian właścicielskich pieniądze te przeznaczył na budowę doku w Gryfii, to pracownicy, przemysł stoczniowy w Świnoujściu, wszyscy bylibyśmy w zupełnie innym miejscu. Tylko przed wyborami chcieliście szybko zadziałać, 200 baniek szybko wpompowane, po kilku miesiącach totalna katastrofa, firma ogłasza upadłość. A gdyby te pieniądze były przeznaczone na co innego, byłoby zdecydowanie łatwiej. Mówię oczywiście o zadaniach rządu, bo wiem, że ST3 podlega pod inny resort, ale to jest w końcu jeden rząd. To jest druga kwestia.

I trzecia, jeżeli została podpisana jakakolwiek umowa na budowę tego doku ze Szczecińskim Parkiem Przemysłowym, to chcielibyśmy się dowiedzieć trochę więcej. Na jaką kwotę, w jakim czasie, kto to będzie budował? Wszyscy państwo doskonale wiecie, że Szczeciński Park Przemysłowy to jest kilkadziesiąt prywatnych firm i jeden podmiot, który organizuje pracę, zapewnia wydzierżawienie nieruchomości i innych narzędzi niezbędnych do prowadzenia produkcji. Zatem kto to wybuduje, w jakiej cenie i jaka jest ta umowa? Obserwując działania obecnego rządu w sektorze przemysłu stoczniowego, nie mam żadnego powodu, aby wierzyć w jakiekolwiek obietnice. Mam realne obawy, że z budową doku będzie dokładnie tak samo jak z budową promu. Jeżeli to jest możliwe, to bardzo proszę o przedstawienie szczegółowych informacji.

Poproszę jeszcze pana przewodniczącego, bo pan prezes mówi o tym, że wszyscy pracownicy dostali propozycje kontynuowania pracy w zakładzie w Szczecinie. Natomiast my jako parlamentarzyści dostajemy informacje od strony społecznej, od tych, którzy stanowią załogę tej firmy, informacje, które kompletnie przeczą tej tezie. Bardzo bym prosił, panie przewodniczący, o umożliwienie stronie społecznej przedstawienia ich argumentów w tym zakresie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pan poseł Jarosław Rzepa. Następnie pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jarek, bliżej mikrofon.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Panie i panowie posłowie, w pierwszych słowach chciałbym prosić pana ministra Gróbarczyka. Panie ministrze, interpelacji dotyczących sytuacji MSR czy też programu „Batory”, jest trochę dużo w moim wykonaniu. Dostałem do tej pory tylko jedną odpowiedź, a niektóre interpelacje pochodzą jeszcze z listopada, przypominam o pewnych obowiązkach terminowych.

Natomiast w odpowiedzi, którą otrzymałem, napisanej pewnie w Szczecinie, która dotyczy sytuacji MSR, pan prezes potwierdził, że z ekonomicznego punktu widzenia w opinii zarządu budowa doku będzie generowała średnio o około 39,8 mln zł rocznie większe przychody dla stoczni. To bardzo optymistyczne założenie, panie prezesie. Jednocześnie ja do tej pory nigdy nie ujrzałem tych analiz ekonomicznych, które dawałyby podstawę do takich stwierdzeń, bardzo chętnie zobaczyłbym te wyliczenia. Bo wydaje mi się, że dziś to jest taki koncert życzeń. Pytanie, na ile on w przyszłości będzie realny?

Pan przewodniczący Marchewka powiedział o pewnych ważnych rzeczach. Panie prezesie, jeżeli pan rozpoczął od rozliczania, to chciałem powiedzieć, że od blisko 6 lat to państwo jako Zjednoczona Prawica rządzicie w tym kraju i ponosicie pełną odpowiedzialność za to, co się przez tych 6 lat dzieje. Będziemy się skupiać tylko na MSR Gryfia, już nie będę mówił o ST3. Ostatnio to państwo zadecydowaliście, że ci ludzie dostali wypowiedzenia i przez 3 miesiące nie świadczą pracy – pan sam to powiedział. Następnie dostaną odprawy i będzie to kosztowało Skarb Państwa kolejne miliony złotych.

Panie prezesie, mówił pan o dojeżdżaniu, to nieładne było z pana strony. Zresztą pan to doskonale wie, że pana noga jeszcze w Świnoujściu nie postała. To wstyd, panie prezesie, żeby pan jako szef firmy przez tyle miesięcy się tam nie pofatygował. Po rozmowie z panem ministrem mówiliście państwo w kampanii wyborczej w 2015 r., że jednak doprowadzicie do tego. Nie zrobiliście tego i dzisiaj to państwo podjęliście taką decyzję, odnośnie do losów tych ludzi. Mam konkretne pytanie do pana prezesa, ile osób z oddziału świnoujskiego pracuje w Szczecinie na dzień dzisiejszy? Proszę powiedzieć, ile dokładnie jest to osób?

Kolejne pytanie, czy podjęto już jakiekolwiek działania ze strony Szczecina, jeżeli chodzi o majątek, który znajduje się w Świnoujściu? Czy cokolwiek zostało wywiezione? Słyszę o pewnych rzeczach, nawet o czajnikach do kawy, że zostały już relokowane do Szczecina. Panie prezesie, wydaje mi się, że założenie może i jest ze wszech miar słuszne – słyszymy o CPK, o różnego rodzaju wielkich inwestycjach, ludziom one się podobają. Tylko, że te wszystkie założenia muszą mieć też bardzo solidne fundamenty. Jeżeli dzisiaj mówimy o fundamentach, że ma być to zrealizowane w Szczecinie… Chciałbym bardzo, żeby to było zrealizowane w Szczecinie. Ale przez firmę, która nie ma żadnego doświadczenia w tego typu przedsięwzięciach. Pytanie jeszcze, jaką ma kadrę. Zachodzi w tym momencie bardzo duża obawa, którą kieruję do pana ministra, że możemy mieć to samo, co z programem „Batory", tylko będzie się on inaczej nazywał. Będziemy mieli wiele pytań, które będą się pojawiały, a za tym wszystkim będą stały pieniądze publiczne, które zostaną w to wszystko wpompowane. I będziemy mieli kolejne obietnice, kolejne daty, kolejne przesunięcia.

Szanowni państwo, ja po raz kolejny ubolewam, że inicjatywa przeprowadzona przez stronę społeczną i te pomysły w żaden sposób nie zostały dostrzeżone. Na koniec powiem jeszcze raz. Panie prezesie, to pan podjął decyzję, o tym, że zlikwidował pan oddział w Świnoujściu i tych ludzi zostawił na święta bez pracy, bez przyszłości. To pan osobiście za to odpowiada. Proszę nie mówić o pseudoekspertach, bo ci pseudoeksperci mają chyba trochę więcej do powiedzenia niż pan.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, poseł Dariusz Wieczorek, a następnie pan poseł Artur Łącki.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:

Przepraszam, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie prezesie, ja prowadzę obrady i chcę pana poinformować, że najpierw odbędziemy dyskusję, a potem będzie można się do tego wszystkiego odnieść. Proszę notować. Bardzo proszę, pan poseł Dariusz Wieczorek, a następnie pan poseł Artur Łącki.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, myślę, że dzisiaj problem jest taki, że obojętnie czego pan minister by nie

powiedział, to rzeczywiście nikt po prostu już w to nie wierzy. Czyny stanowią o tym, czy rzeczywiście te wasze koncepcje mają w ogóle jakiś sens. Nie chcę już wracać do tej historii, bo – tak po lewicowemu powiem – leżącego się nie kopie.

Dzisiaj prawda jest taka, że trzeba się zastanowić, co w tej sytuacji zrobić. Jeszcze raz apeluję o to, żebyśmy dzisiaj zostawili całą politykę i uczciwie porozmawiali o tym, jak z tej sytuacji wybrnąć. Po pierwsze, jeżeli chodzi o kwestie likwidacji oddziału w Świnoujściu, to naprawdę mówiłem to panu ministrowi – nikt wam do końca życia nie zapomni tego, co zrobiliście. Jak można było dawać wypowiedzenia ludziom przed świętami, nie mając nic przygotowanego. Był to bardzo wielki błąd z waszej strony. Wielkim błędem było, nawet zakładając, że jako właściciele macie prawo do tego, by podejmować dobre, złe decyzje – jakieś decyzje. Macie prawo te decyzje podejmować, natomiast myślę, że błędem było, że nie została podjęta decyzja dotycząca przetargu zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Wtedy nie trzeba by było zwalniać nikogo, być może nowy właściciel wszystkich by zatrudnił, być może wyglądałoby to całkowicie inaczej w tej chwili. To wszystko można jeszcze zmienić i odwrócić. Chyba że rzeczywiście pojawił się w tej chwili jakiś oferent, który złożył interesującą ofertę na zagospodarowanie tychże terenów. Póki co nic o tym nie wiemy, bo terminy cały czas są przekładane.

Kolejna rzecz to kwestia całego montażu finansowego budowy nowego doku. Żeby była jasność, nie chciałbym wprowadzać atmosfery konfliktu między Szczecinem a Świnoujściem. Ale jestem w 100% pewny, że jak tu wszyscy siedzimy na tej sali i wzajemnie się oglądamy i rozmawiamy, to wszyscy są za tym, żeby budować nowy dok. Była kwestia, czy budować go w Świnoujściu, czy budować go w Szczecinie. OK, to są kwestie, co do których fachowcy dyskutują, rozmawiają. Natomiast jesteśmy za tym, żeby ten dok budować. To jest szansa dla tej stoczni, co do tego nie mam wątpliwości.

Dzisiaj tylko mam pytanie panie ministrze, za co to zbudować? Możemy zaklinać rzeczywistość, mówić, że 100 mln zł wystarczy, że 150 mln zł wystarczy, stocznia szczecińska czy Szczeciński Park Przemysłowy to wszystko wybudują. OK, możemy sobie tego typu rzeczy opowiadać, tylko myślę, że dzisiaj załoga i my po prostu oczekujemy logicznego i rozsądnego planu na budowę doku. Żeby była jasność, sprzedaż terenu w Świnoujściu nie pokryje kosztów budowy doku, zakładając, że uda się te tereny sprzedać. Poza wszystkim uważam, że to w ogóle jest wielki błąd, ale wy podejmujecie tę decyzję. Pierwszy raz widzę zarząd, który pozbawia się takiego majątku i do tego jeszcze mówi publicznie, że nie będzie tam można prowadzić działalności stoczniowej. Żeby była jasność, działacie na szkodę spółki. Publiczne mówienie, że tam nie można prowadzić działalności stoczniowej powoduje, że wartość tego gruntu spada o 70%.

W związku z tym, jeśli mają tam być budowane domy, to jest to w ogóle bezsensowny kierunek. Nikt takiej perełki po prostu się nie pozbywa. To jest najgłupsza rzecz, jaką można zrobić. Sprzedaż majątku to jest ostatnia rzecz, którą w takiej sytuacji się robi. Ale OK, podjęliście taką decyzję, za to będziecie dopowiadać kodeksowo, bo wiadomo, że jest i rada nadzorcza, i właściciel. Jeszcze jest szansa, żeby to wszystko zmienić. Ja po prostu tylko przed tym przestrzegam i mówię to z doświadczenia, jako osoba, która zarządzała tego typu gigantycznymi firmami. Po prostu przestrzegam. Naprawdę popełniacie duży błąd, jeszcze można wycofać się z tego błędu.

Rzecz kolejna to jest kwestia dotycząca tego, co jest planowane, jeżeli chodzi o ST3 Offshore. Pan minister odpowiedział mi, bo Jarek Rzepa się skarżył, że nie dostał. Ja w lipcu otrzymałem taką odpowiedź, że oto zgodnie z informacjami pozyskanymi z FRS SA MSR Gryfia jest zainteresowana pozyskaniem od syndyka masy upadłości spółki ST3 Offshore, czyli terenów znajdujących się na Wyspie Okrętowej-Górnej przy doku nr 5, Nabrzeże Łańcuchowe, Nabrzeże Kaszubskie. Na ręce syndyka zostało złożone pismo wyrażające zainteresowanie zakupem tych terenów.

Żeby była jasność, bardzo dobry pomysł. Natomiast proszę mi powiedzieć, jak spółka w takiej kondycji finansowej, w jakiej dzisiaj jest Gryfia, ma wybudować dok i kupić ST3 Offshore za 80 mln zł czy 100 mln zł? To wszystko to jest jakieś gospodarcze science-fiction. O tym rozmawiamy, żeby była jasność.

Dzisiaj byłem zobaczyć tereny ST3, żal patrzeć. W pierwszej kolejności po prostu powinno się tym zająć, bo to jest szansa na rozwój stoczni Gryfia. Najpierw oddano za bezdurno. Mam wielkie pretensje do poprzedników i do Platformy, że w taki sposób to zrobiono. Co do tego nie mam żadnych wątpliwości – oddano, ograniczono możliwości działalności Gryfii, połączono tę stocznię ze Świnoujściem. To już historia, było. Dziś ten majątek ulega cały czas niszczeniu. Pytanie, co z tym zrobić? Dzisiaj możemy mówić i pan minister powie: tak, to syndyk będzie podejmował decyzje itd. Oczywiście, że tak, bo do tego doszło. Natomiast jeżeli zostało wystosowane pismo, to jest pytanie, co z tym fantem zrobić, co z tym się dzieje dalej.

Ostatnia kwestia, już to w pytaniach padało. Widziałem zdjęcia majątku wywożonego ze Świnoujścia. To coś niesamowitego, te zdjęcia cały czas będą za wami szły, do końca waszych karier czy w ministerstwie, czy w spółce. Pytanie, ile to w ogóle kosztowało? Po co było ładować te kontenery na te wszystkie barki, statki, po co to było robić? Jakie są koszty tego całego przedsięwzięcia, skoro nie ma jeszcze żadnego nowego potencjalnego właściciela, który ewentualnie by te tereny chciał wykorzystać? Pytanie, po co to w ogóle wywozić? Przecież nowy właściciel może powiedzieć: OK, ja tego wszystko potrzebuję, możemy się dogadać, że jeszcze wam dopłacimy za ten majątek ruchomy, po prostu potrzebuję, sprzedajcie mi to, nie będzie żadnego problemu. Ja tego po prostu nie rozumiem, stąd moje pytanie, jakie koszty i czy w tym zakresie jest jakiś plan?

Kończąc, apeluję o jedną rzecz: panowie zacznijcie rzeczywiście mówić wiarygodnie, przekonująco, pokazując liczby, pokazując umowy, pokazując dokumenty. Nie zakładam, że chcecie coś złego robić. Jeśli rzeczywiście macie jakiś plan, to po prostu go pokażcie. O to jest największa pretensja, że my sobie gadamy, odpowiadamy na interpelacje, piszemy różne pisma, a nic w tej sprawie się nie dzieje, ludzie tracą pracę.

Kończąc, panie ministrze, w tym piśmie pan mówi, że Gryfia to nie jest spółka Skarbu Państwa. Przestańmy sobie tego typu rzeczy opowiadać, bo żeby była jasność, jeżeliby była chęć i wola przekazania tych terenów na rzecz samorządu, to ja panu powiem o 5 różnych sposobach, na które można to zrobić. Nie ma żadnego problemu. Jeżeli jesteście w 100% właścicielem FRS-u, to nie ma żadnego problemu, żeby to robić.

Na marginesie, byłem wielkim zwolennikiem skomunalizowania terenów stoczni i przekazania ich samorządom. Wtedy Platforma z PSL decyzję tę prawie ukończyła, szkoda, że odbywały się wybory. Gdyby rzeczywiście wtedy przekazano samorządom tereny stoczni, to mielibyśmy dzisiaj, tak jak w wielu miastach Europy, naprawdę rozkwitający park przemysłowy, firmy, które inwestują. Po prostu inaczej by to wszystko wyglądało. Jeżeli tego nie sprzedacie, ja naprawdę bym się nie bał wrócić do tematu oddania i stworzenia parku przemysłowego, ale bez żadnego zakazu remontowych działań, bo oczywiście takiej opcji nie ma.

Myślę, że pan prezes Zaremba też zdaje sobie z tego sprawę, że jak ktoś to kupi, to naprawdę chęci zarządu Gryfii, pana ministra i pana premiera, biorąc pod uwagę polską konstytucję i zapisy w planie zagospodarowania, a więc tereny przemysłowe – po prostu nie zablokują żadnego rodzaju działalności. Miejmy tego świadomość i nie bójmy się konkurencji. Konkurencja jeszcze nikomu nie zaszkodziła. Skoro chcecie to sprzedać, to nie ma się co bać konkurencji. Albo nie sprzedawać, albo sprzedawać z pełną świadomością, że ta konkurencja tam powstanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Artur Łącki, następnie pan poseł przewodniczący Artur Szałabawka.

Poseł Artur Łącki (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni goście, strono społeczna. Po koledze Wieczorku wszystko, co można było powiedzieć, w zasadzie zostało już powiedziane. Rozgadał się. Jedno co było fajne, to że na początku mówił, żeby się nie zajmować polityką. Dla przypomnienia: jesteśmy politykami niestety.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

No tak, racja.

Poseł Artur Łącki (KO):

Ale jest pewna rzecz, która musi kilka razy wybrzmieć. Pan minister Gróbarczyk musi wreszcie odpowiedzieć na to pytanie. Jedno, proste, zasadnicze, które zadajemy za każdym razem, kiedy jesteśmy na spotkaniu z ministrem, czy na posiedzeniu Komisji, czy między sobą. Panie ministrze, chodzi o ten mityczny dok nr 8, który będzie budowany, czy ma być budowany. Do tej pory nie wiadomo, ile on będzie kosztował. Do tej pory nie wiadomo, ile będą kosztowały wszystkie remonty okołodokowe, bo to nie jest tylko sam dok. Do tej pory nie wiadomo, nikt z nas nie zna mechanizmów finansowania tego doku. Kilkanaście razy pytaliśmy, wszyscy o to pytali, skąd, panie ministrze, mają być pieniądze na wybudowanie tego doku?

Przecież to jest bardzo proste, przychodzi się do ludzi i się mówi tak: w budżecie mamy tyle zapisane, stocznia zarabia tyle, dokłada tyle, to sprzedajemy, tyle mamy razem – 320 mln zł. I spokojnie budujemy. Wy nic nie mówicie, dlaczego? Bo nie macie pieniędzy po prostu. Budowa tego doku to jest taka sama ściema jak budowa promu „Batory". Przez następne 4 lata będziecie mówili o doku, będziecie ludziom mamić głowy. Będziecie mówili, że takie statki będziemy tam remontować – stumetrowe, dwustumetrowe, trzystumetrowe. Będziemy budowali taniej niż Chińczycy, wszystko będziemy robili taniej i lepiej.

Panie ministrze, albo wy macie te pieniądze, defraudujecie je i dlatego nic o nich nie mówicie, albo nie macie tych pieniędzy i oszukujecie społeczeństwo, po prostu oszukujecie. Jeszcze raz, ale teraz już nie proszę, a żądam, żeby jak najszybciej z ministerstwa, pana ministerstwa, poszedł do posłów dokument z pieczątkami, z podpisami, pokazujący mechanizm finansowania budowy doku nr 8 w stoczni Gryfia. Wy chyba chcecie zniszczyć tę firmę i zniszczyć w ogóle przemysł stoczniowy na Pomorzu.

Wracając do Gryfii świnoujskiej, jedno zdanie, panie prezesie. Widzę, że już się nie da was od tego pomysłu nawet łomem odczepić. Chcecie zlikwidować tę firmę, sprzedać to wszystko. Tak sobie zakonotowaliście i tak już będzie, to jest jakieś chore. Chociaż wczoraj czy parę dni temu słyszałem, jak pełnomocnik pana ministra od budowy portu kontenerowego w Świnoujściu cieszył się, jak to port kontenerowy w Świnoujściu będzie konkurencją dla portu Gdańsk, bo statek zawijający do portu Świnoujście z kontenerami zapłaci 1,5 mln dol. mniej niż za trasę do Gdańska. Tutaj będziecie konkurować ze swoimi, tutaj nie chcecie, żeby była konkurencja. U was w ministerstwie jest pomieszanie z poplątaniem.

Z jednego się cieszę, chociaż jest to smutna rzecz, że zwalnianie ludzi w Świnoujściu, w okresie pandemii, w mieście, które straciło swoją jedną główną nogę, czyli straciło przemysł turystyczny, który leży na łopatkach, wy teraz wyrywacie drugą nogę, czyli przemysł stoczniowy... W okresie pandemii przed świętami Bożego Narodzenia wyrzucacie ludzi na bruk. Mam nadzieję, że to będzie za wami szło do końca waszej kariery politycznej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Artur Szałabawka, bardzo proszę. Następnie będzie pan Rafał Zahorski.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie przewodniczący, kto niszczył i kto chciał zniszczyć przemysł stoczniowy, to musielibyśmy rozpocząć debatę na nowo. Pomijając dezyderat, który został wprowadzony, tak jak został wprowadzony, dlatego dzisiaj na ten temat musimy rozmawiać. W tym momencie, jakbym chciał być złośliwy, to wprowadziłbym punkt: kto chciał zniszczyć przemysł stoczniowy i kto do tego usilnie dążył do 2015 r. Pomińmy to. Usłyszałem od pana posła Marchewki, po co zostało dane 200 mln zł na ST3, przecież to od początku był niewypał, to od początku była jakaś farsa. My wiemy, że to była farsa. Tylko, że to był wasz sztandarowy program.

Jestem ze Szczecina, pamiętam, co się działo, jak dumni byliście, że Gryfia oddaje za półdarmo ziemię, na której będzie powstawał najnowocześniejszy nie w Europie, a na świecie, najnowocześniejszy na świecie, z najnowszymi technologiami, przemysł offshore'owy ST3, że to zmieni styl całego zachodniopomorskiego. A te statki? Te statki,

to są niepotrzebne. Te stocznie? To trzeba cały program likwidacyjny zrobić, program rozkradania stoczni. Ale ST3 to miała być przyszłość. Pan poseł Marchewka śmie mówić w tej chwili, że rząd na samym początku swojej kadencji dał 200 mln zł na to, żeby próbować ratować ST3, ale niestety od początku przygotowywany był... Wtedy jeszcze rząd tego nie wiedział, wy pewno tak, że ten szwindel był przygotowywany. 200 mln zł to jest taka fajna kwota, o której możemy mówić niejednokrotnie w kontekście rozwoju Pomorza Zachodniego.

Rząd Prawa i Sprawiedliwości w 2007 r. czy 2008 r, jak kończył swoje rządy, zabezpieczył 200 mln zł na budowę tunelu pod Świnoujściem. Tylko co wy z tymi 200 mln zł zrobiliście? Tak teraz abstrahuję. Wasz rząd zabrał te pieniądze z tunelu pod Świnoujściem do Gdańska, też na tunel, tylko pod martwą Wisłą. Tak wam zależało na Zachodniopomorskiem. Nieprzyjemnie tak teraz tego słuchać, myślałem, że ta rozmowa będzie merytoryczna.

Przyznaję, że poseł Wieczorek kilka ważnych kwestii poruszył, takich, które mnie też bolą. Ale wchodzić w takie populizmy? Przez tych, którzy praktycznie dopuścili do zagłady, my teraz musimy niestety wiele, wiele lat poświęcić na to, żeby odbudować przemysł stoczniowy. To jest rzecz po prostu haniebna.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Odbudowa przez likwidację. Piękne, gratuluję. Bardzo mądre.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Proszę mi nie przerywać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie przeszkadzamy sobie, panowie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Pan strasznie nerwowy, zawsze tak podchodzicie w momencie, jak się wam przypomina wasze działania.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Na bzdury, kłamstwa i hipokryzję zawsze nerwowo reaguję.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Odnosząc się do przygotowanej komunalizacji, to byłoby do pana posła Wieczorka. Ja też kiedyś myślałem, że próba komunalizacji byłaby dobrym rozwiązaniem. Chodzi o oddanie tych terenów, oddanie stoczni w ręce samorządów. Teraz już wiem, że to jest prawie niemożliwe. Natomiast mamy przykład takiej małej komunalizacji i tego, co się stało z kawałkiem Stoczni Szczecińskiej, gdy jest ona dzielona. Tam na terenie, który był terenem stoczniowym, mamy teraz Biedronkę. Obawiam się, że oczywiście nie w złej wierze, ale interesy samorządów rządzą się innymi prawami. Prezydent, włodarz danego miasta musi się wykazać przed swoimi radnymi, przed swoimi mieszkańcami szybkim zyskiem. Inwestycjami, które jak najszybciej będą miały wymierne efekty. Te tereny nad wodą najczęściej chce się przeznaczyć na deweloperkę – tereny na nad Odrą, na Międzyodrzu. Ci, co byli w Szczecinie, wiedzą, jak te tereny wyglądają, jakie te tereny są przepiękne. Aż się marzy, żeby tam budować domy deweloperskie, duże czy małe. Mamy tego przykład chociażby przy jeziorze Dąbie, ale też przy niektórych nabrzeżach. Tak że tak krótko chciałem się do tego odnieść. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Później w drugiej turze. Bardzo proszę, pan Rafał Zahorski, reprezentant marszałka województwa zachodniopomorskiego, Następnie będzie pan Bartłomiej Szmyt.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, panie ministrze, panie dyrektorze, szanowni goście. Chciałbym się odnieść najpierw do kwestii Szczecińskiego Parku Przemysłowego, ponieważ miałem przyjemność być jednym z autorów koncepcji. Strasznie mi przykro, panie ministrze, bo pan do tej pory nie zrozumiał koncepcji, jaka

do pana była złożona, m.in. osobiście przez pana prezydenta Żmurkiewicza, a następnie w paru miejscach pisemnie.

Nikt nigdy nie mówił, że samorząd w Świnoujściu czy samorząd województwa zachodniopomorskiego ma nabyć na własność tereny Gryfii w Świnoujściu. Nikt nie mówił, że mamy wejść finansowo jako samorządy w jakimś dużym udziale finansowym w działania Gryfii, dlatego że samorządy generalnie nie prowadzą działalności gospodarczej. Drugi temat jest taki, że cała ta koncepcja opierała się na tym, że miała być to koncepcja tworzona wspólnie z Funduszem Rozwoju Spółek jako właścicielem całego terenu Świnoujście i infrastruktury w Świnoujściu, Funduszem MARS, który jest właścicielem terenów obok. Wcześniej oczywiście były to tereny Gryfii. Do tej koncepcji byli również zaproszeni przedsiębiorcy zarówno z zachodniopomorskiego, konkretni przedsiębiorcy, jak i również armatorzy skandynawscy. Nie niemieccy, panie prezesie Zaremba, tylko skandynawscy – osobiście prowadziłem z nimi rozmowy.

Jeden z tych armatorów czy operatorów statków, który zajmuje się dozorem technicznym i nadzorem technicznym, miał i do tej pory ma w swoim zakresie flotę statków, około 200 jednostek, którymi rozporządza. Część jest jego, częścią zarządza. To było zaplanowane w ten sposób, że po stworzeniu tego parku natychmiast cały ten teren byłby wydzierżawiony, pracownicy Gryfii mieliby zatrudnienie w Świnoujściu. Firmy prywatne, firmy zagraniczne dają statki, a nie budują stocznie – mielibyśmy w tym momencie cały zakres prac, cała sprawa poszłaby do przodu. A jaka jest sytuacja? Obecnie stocznia w Świnoujściu została zamknięta, a nie zmodernizowana. Nie dokonano żadnego innego procesu, jak tylko ją zamknięto. Według mojej wiedzy żaden z klientów stoczni w Świnoujściu nie przyszedł do stoczni w Szczecinie.

Chciałem też powiedzieć, że prom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej Cracovia stoi w tej chwili w Szczecinie, na terenie prywatnej stoczni remontowej. Bowiem mamy oczywiście branżę remontową. O tym pan wie lepiej niż ja.

Druga sprawa, jeśli chodzi o kwestię budowy doku nr 8. Nie będę się odnosił do wszelkich medialnych wynurzeń poszczególnych osób. Powiem tylko jedną rzecz, fakt. Ostatnie prace z tworzeniem dokumentacji technicznej doku nr 8 zakończyły się z końcem maja 2020 r. Z tamtego okresu, mówię od czerwca aż do dzisiaj, nie ma kontynuacji produkowania tej dokumentacji. Nie ma pieniędzy, nie ma woli, nie ma koncepcji? Nie wiem. Natomiast żeby w ogóle określić koszt budowy tego doku, to trzeba mieć komplet dokumentacji technicznej. Z tego co się orientuję, została podpisana umowa z Polskim Rejestrem Statków na nadzór nad tworzeniem tej dokumentacji. Musi być wszystko powiązane, tj. firma, która tworzy dokumentację, nadzór techniczny – jeszcze mówię o PRS-ie. Dopiero w momencie kiedy mamy zrobiony projekt techniczny, panie ministrze Gróbarczyk – to samo co z promem, do dzisiaj nie ma dokumentacji, jak pan wie, i nikt nie buduje tego promu. Pomimo że w 2019 r. w dokumentach Gryfii jest wyraźnie napisane, że prom jest zbudowany. Wirtualnie, tak jak wszystko. W związku z tym sytuacja jest taka, że na dzień dzisiejszy nikt doku nr 8 nie buduje i nawet się do tej budowy nie przymierza. Co się mówi medialnie, to całkowicie inna sprawa. To jest tzw. strefa wirtualna.

Kolejny temat jest taki. Pan prezes Zaremba powiedział, że przejął 80% całego rynku, stocznia przejęła ten rynek od stoczni prywatnych. Powiem tak, z jednej strony jest w tej chwili monopolistą, jeśli chodzi o posiadanie doków. Jeden dok ma w Szczecinie, to jest mały dok. A drugi temat jest taki. Chciałem panu przypomnieć, że w 2015 r, pomijam inflację, sprzedaż stoczni remontowej Gryfia była warta 185 mln zł. Z tego co wiem, w tamtym okresie 106 mln zł i nigdy nie... *(niezrozumiałe)* do sprzedaży nawet 150 mln zł. W związku z tym, jeżeli pan mówi o przejmowaniu rynku, to jest parametr, który mówi, że pan mówi nieprawdę.

Kolejna sprawa jest taka. Nie jest tajemnicą, że w latach 80., za PRL, za PZPR – taki inny czas był kiedyś w Polsce – w Świnoujściu były plany budowy około 200-metrowego doku. Jest nawet wykonane palowanie obok terenów Gryfii, tam, gdzie teraz jest MARS. Tam miał być posadowiony dok 200-metrowy, albowiem już wtedy wiadomo było, że trzeba będzie zrobić przystań remontową dla promów. To, że dok jest potrzebny, ten o wymiarach 236 m i 47 m szerokości, zgadzam się, ale on jest potrzebny w Świnoujściu,

bo to jest lepsza jego lokalizacja. Tam mamy promy, tam mamy największe statki. Świnoujście jest większym portem, jeśli chodzi o parametry zanurzenia niż Szczecin, nawet jeśli w Szczecinie mamy 12,5 m, to i tak Świnoujście będzie większe. Tam jesteśmy bliżej szlaków komunikacyjnych na Bałtyku czy przepływających jednostek. Tam, proszę państwa, jest generalnie największy ruch dużych jednostek. W związku z tym duży dok korzystniej jest postawić w Świnoujściu. Również istnienie stoczni remontowej w Świnoujściu jest potrzebne ze względów bezpieczeństwa. Przypominam, że tam jest jednostka NATO, tak że w związku z tym jest to wymagane. Również tam mamy obrotnicę NATO i parę jeszcze innych rzeczy współfinansowanych z NATO.

Proszę państwa, kolejna rzecz, jeżeli chodzi o dok. Jeżeli mamy sytuację następującej treści, że w dokumentach stocznia remontowa Gryfia oficjalnie podaje, że wykorzystanie doku w Szczecinie wynosi 54%, to pojawia się pytanie, co jest z pozostałymi 46%? Jaki jest problem, żeby na ten czas, kiedy Gryfia nie potrzebuje doku, oddać go w dyspozycję firm prywatnych, które również mogłyby na tych dokach zarabiać, płacąc podatki i budując branżę remontową? To, że ta branża jest i ma się dobrze, to dobrze o tym wiemy.

Proszę państwa, doskonałym przykładem jakości zarządzania stocznią jest fakt doku nr 1. Przypomnę państwu, że w 2016 r. nadzór techniczny, czyli PRS, wyraźnie powiedział, że daje ostatnią klasę techniczną na ten dok i następnie dok będzie przeznaczony na złomowanie. W 2019 r., bodajże w listopadzie, bo w grudniu było już wiadomo, że jest koniec, przesunięto termin na styczeń. Potem nie wiadomo… *(niezrozumiałe)* trzeba było ściągnąć, dok stoi i czeka na sprzedaż, choć moim zdaniem na złomowanie. Pokazuję tylko, jak się dba o majątek stoczni w latach 2016–2020.

Pomijam fakt, że rejestracja stoczni remontowej w Świnoujściu jest absolutnie niemerytoryczna i gospodarczo, i ekonomicznie, i biznesowo. Tak naprawdę twierdziliście państwo dzisiaj, co ze smutkiem stwierdzam, że trzeba było zamknąć tę stocznię, albowiem jej sytuacja jest tak kiepska, że gdyby nie zamknięto Świnoujścia, trzeba byłoby faktycznie zorganizowaną część tego przedsiębiorstwa sprzedać konkurencji. Powstałaby dużo lepsza i lepiej zarządzana stocznia prywatna w Świnoujściu, do czego my wszyscy zmierzamy. Nie ma co blokować rynku. Sytuacja, która jest dzisiaj pokazana – Cracovia, która stoi w prywatnej stoczni – to jest tak naprawdę sytuacja przyszła. Przypomnę, że w kwietniu 2020 r. 1000 osób straciło pracę w ST3 Offshore, w Gryfii to jest 200 osób, minimum 300–

400 osób u operatorów i wykonawców.

Ostatnia sprawa, proszę spojrzeć na sytuację z Nautą. Co się w tej chwili dzieje z Nautą, to też wiemy. Taka sama sytuacja jak z Nautą czeka również i nas w przyszłości. Trzeba natychmiast podjąć działania ratunkowe, aby w ogóle uratować przemysł w Zachodniopomorskiem. Chodzi o to, żeby doki trafiły w dobre ręce, żeby były właściwie zarządzane. Nie mówię o oddawaniu ich firmom prywatnym, ale np. o przekazaniu doków do Szczecińskiego Parku Przemysłowego do remontowania, kupienia nowych, zarządzania tym od strony infrastruktury czy produkcji, od strony niezależnego produktu, aby można było dać np. fundusze unijne.

Ostatnia rzecz, skoro pan prezes Zaremba mówi, że dok ma być budowany przez Stocznię Szczecińską, to ma takie samo pojęcie i takie same opinie jak ja, czyli że dok nie będzie budowany. Przypomnę, że wyrokiem sądu z zeszłego roku Szczeciński Park Przemysłowy nie ma prawa używać nazwy stocznia szczecińska. Stoczni szczecińskiej nie ma. Skoro ma budować stocznia szczecińska, to zgadzamy się, że w tej konfiguracji, w tej koncepcji finansowej czy zarządzania nie ma mowy o budowie. Tu po raz pierwszy zgadzam się z panem Zarembą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. O głos proszę pana Bartłomieja Szmyta, przewodniczącego NSZZ „Solidarność” Gryfia w Świnoujściu. Następnie będzie pani Aneta Stawicka.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność” przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Bartłomiej Szmyt:

Dzień dobry państwu, witam państwa. Cieszę się, że dostałem możliwość zabrania głosu, bo po tym, czego słuchałem w ostatnich minutach, wypowiedzi pana Marka Gróbarczyka

i pana prezesa Krzysztofa Zaremby, ich opowieści... To woła o pomstę do nieba. Bardzo mi przykro, że niestety Ministerstwo Infrastruktury musi dalej zarządzać przemysłem. I to właśnie pan Marek, pani Maria, pan Maciek. Chyba najwyższa pora zmienić kapitana odbudowy przemysłu stoczniowego, bo to, co się dzieje, idzie w drugą stronę. Wszystko upada, zamiast się obudowywać. To jest przykra sprawa.

Wracając do tego, co mówił pan Marek, że samorząd, owszem, może przejąć tereny, można to wszystko prawnie zrobić, moi przedmówcy już o tym mówili. Nie widzę przeciwskazań. Mam pytanie do pana Krzysztofa Zaremby. Panie Krzysztofie, 14 miesięcy zostało wam do ukończenia budowy doku, tak że my to skrzętnie odliczamy, zegar tyka, dużo czasu nie ma. Na pewno będziemy o tym przypominać. Tak samo pan prezes Zaremba mówił, że Gryfia wejdzie do pierwszej ligi. Wiele na ten temat można mówić. Do pierwszej ligi? Nie chcę nikogo obrażać, może ten temat zostawię bez komentarza, bo to jest śmiechu warte po prostu.

Odnośnie do naszej propozycji pracy i tego, że ci pracownicy, którzy zostali zwolnieni w Świnoujściu, dostali propozycję pracy w Szczecinie. Panie Krzysztofie Zaremba, proszę pokazać dowody, że pracownicy otrzymali propozycję pracy. Nie będę powtarzał po raz kolejny, że ja nie dostałem propozycji pracy, moi koledzy nie dostali propozycji pracy. Niech pan przedstawi dowody, że wszyscy pracownicy otrzymali propozycję pracy. Ukrócimy teraz ten temat i zobaczymy, po której stronie jest prawda. To właśnie pana rządy i rządy pana dyrektora Trzeciakowskiego doprowadziły do tej sytuacji, która ma miejsce, do upadku naszej stoczni w Świnoujściu, oddziału Gryfii. Te nieprzemyślane decyzje, brak spójności, brak zarządzania, brak fachowej kadry, słuchanie się nie wiem kogo, granie nie wiadomo, do której bramki i w czyim interesie. Czas pokaże, jeszcze chwila, a ten czas pokaże, o co w tym wszystkim chodzi.

Wcześniej mówiono, że to jest plan modernizacji i plan odbudowy przemysłu stoczniowego. To są bardzo dziwne plany, ja nie rozumiem tych planów. Jednostkę, w której jest dobrze, która dobrze funkcjonuje, niszczy się, a odbudowuje się drugą kosztem tej pierwszej, kosztem zjadania, podjadania. Pracowałem w oddziale świnoujskim wiele lat. Sprzęt ze Świnoujścia jest teraz wywożony do Szczecina, był on zakupiony przez zakład pracy za ciężko zarobione pieniądze, za moją i moich kolegów pracę. Teraz jest on wywożony, mnie wyrzuca się na bruk, a rzeczy, które kupiłem i zarobiłem swoją ciężką pracą, są zabierane. Była mowa o czajnikach. Mam informację, że czajniki są zabierane, bo w Szczecinie brakuje. Jeżeli takie coś ma miejsce, to tylko pokazuje, jak wygląda majątek w drugim oddziale. Coś tu jest nie tak.

To, co się dzieje w gospodarce morskiej... Ciągle mówimy o doku, o stoczniach, o wszystkich stoczniach. Wszystkie stocznie, które należą do sektora Skarbu Państwa... To woła o pomstę do nieba. We wszystkich jest bardzo źle, wszystko leci w dół. Pan Maciej Styczyński po części zajmuje się też stoczniami z Trójmiasta. On ma dobre informacje, ja mam informacje od kolegów z innych stoczni w Trójmieście. Nasza stocznia, jej likwidacja to jest chyba przykrycie tego, co się dzieje w stoczniach trójmiejskich. Tego, jak jest źle. Bo innego wytłumaczenia nie ma.

Jeszcze chciałbym odnieść się do pana posła Artura Szałabawki, który wcześniej zabierał głos. Pan zadał takie pytanie, kto chciał zniszczyć przemysł stoczniowy? Panie pośle, już panu odpowiadam, kto zniszczył – no, wy. Takie dziwne pytanie pan zadaje, przecież wy zniszczyliście, przecież nie my, stoczniowcy, nie my, związkowcy, tak? Ciągle zrzucacie wszystko na poprzedników, poprzednicy nie byli tak dobrzy jak wy. Im się nie udało zniszczyć, ale wy jak już doszliście do swojego, to zniszczyliście. Dla mnie, to co się dzieje, jest śmieszne, te wszystkie opowieści pana prezesa. Nie chce odnosić się do wszystkich jego słów, jakieś historyczne nurty, jak to Świnoujście do 2013 r. zarabiało, bo ma offshore'y, a od 2013 r. nie zarabia. Zarabia, tylko trzeba dalej dobrze zarządzać. Trzeba pozwolić dobrej kadrze zarządzać, a nie takim amatorom jak wy. Dla mnie obecna kadra zarządzająca to są amatorzy.

Nie wiem, skąd pan wziął takie informacje, że stocznia Świnoujście jako oddział przynosiła 8–9 mln strat. Jak pan dobrze wie, nasze prośby, żeby zrobić rozdział finansowania stoczni, osobne subkonta, żeby można było rozliczyć koszty obydwu stoczni, zgłaszaliśmy od kilku lat. Żaden zarząd do tej pory tego nie zrobił. Prawda

leży zupełnie gdzie indziej. Prosiłbym jeszcze pana Krzysztofa Zarembę o wstępne zyski za 2020 r., jak to wygląda, bo już powinny być jakieś informacje na ten temat. Jakie są odpisy kar za lodołamacze, bo wiadomo, że lodołamacze są opóźnione, odpisy na przeterminowany ORP Lublin, na projekt ro-paxa. Nie wiem, czy państwo wiecie, że w lutym będzie sprawa. Firma została wyrzucona z projektowania ro-paxa. Wiem, że chodzi o jakieś kwestie finansowe – czy są też na tę sprawę sądową jakieś odpisy? Jak wygląda sytuacja bieżąca stoczni?

Tak jak posłowie mówili, nas też interesuje, skąd stocznia ma pieniądze, dlaczego jest taka bogata, że ma kilkanaście mln zł, które będą jej potrzebne na odprawy dla pracowników i na te 3 miesiące, które jesteśmy w domach. Tym bardziej, że przez pracowników jest złożony pozew przeciwko stoczni Gryfia. Proces będzie, jeżeli dojdzie do zasądzenia odszkodowania. Będą to wielomilionowe odszkodowania. Czy jest odpis założony, jakieś rezerwy? Też chciałbym wiedzieć.

Pokrótce na końcu chciałbym dodać. Panowie z opcji rządzącej, panie prezesie, panie dyrektorze, bo widzę, że słucha nas również pan Trzeciakowski – my się nie damy zmęczyć. Tak nas męczycie tym, co opowiadacie, lemury się z tego śmieją. To jest czysta bajka i fantazja. Nie zmęczymy się, my nie odpuścimy, bo uważamy, że nas wrogo wyrzuciliście, zabraliście nasze dobro, nasz zakład, nasze miejsce pracy. Pozbyliście się nas, za przeproszeniem, jak zwykłych… A, dobrze, nie będę tego słowa używał. Wyrzuciliście nas jak na śmieci. Tak się nie traktuje ludzi. To, co wcześniej pan Rzepa wspomniał – w czasie pandemii, przed świętami, na bruk. Zostaliśmy bez perspektywy.

Próbuję znaleźć pracę drugi miesiąc. Nie ma pracy w Świnoujściu. Co ja zrobię za dwa miesiące? Kto mi da, kto mi da na studia dzieci, kto mi da? Pan Krzysztof mi da? Jak nic nie będę miał, do pana się będę zwracał, żeby pan mi pomógł, na życie dał, dzieciom za studia zapłacił. Nie rządzi się czyimiś pieniędzmi. Nasza stocznia to były nasze pieniądze, nasz majątek, a wy go nam zabraliście. Dziękuję ślicznie za głos.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. O głos bardzo proszę panią Anetę Stawicką, przewodniczącą MZZPS Gryfia Świnoujście. Następnie głos będzie zabierał pan Bogdan Tłocz.

Przewodnicząca MZZPS przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie, dziękuję za możliwość udziału w Komisji Gospodarki Morskiej. Proszę państwa, my już od dłuższego czasu, praktycznie od kiedy jest ta Komisja, poruszamy ten sam temat, nie dostajemy również odpowiedzi. Zadajemy multum różnych pytań – i nowych pytań, i starych, ale nie dostajemy na żadne z tych pytań konkretnych odpowiedzi.

Pan Krzysztof Zaremba cały czas powtarza to samo, jakby mu się płyta zapętliła. Nie usłyszeliśmy niczego konkretnego, żadnych szczegółów. Przerabialiśmy to już w zeszłym roku. Pan Krzysztof cały czas powtarza, że trzeba zlikwidować Świnoujście, aby móc modernizować stocznię w Szczecinie, że Gryfia była wypożyczalnią doków. Panie Krzysztofie, ja bardzo pana proszę, niech pan doprecyzowuje swoje wypowiedzi. Owszem, stocznia Gryfia była wypożyczalnią doków, to jest fakt niezaprzeczalny, ale stocznia w Szczecinie, nie w Świnoujściu. Świnoujście nigdy nie było wypożyczalnią doków i niech pan to sobie zapamięta. Proszę więcej tego nie powtarzać, nie powielać.

Mówi pan, że trzeba zlikwidować stocznię w Świnoujściu, ponieważ była ona nierentowna. Do 2013 r. stocznia była rentowna, przynosiła zyski, miała na koncie... *(niezrozumiałe).* Dziwnym trafem po połączeniu ze stocznią w Szczecinie nasza stocznia zaczęła być nierentowna. Mówi pan, że skończyły się projekty offshore'owe i to było główną przyczyną tego, że stocznia w Świnoujściu przestała przynosić zyski – nieprawda. Poproszę z tego miejsca, bo są tu też inni przedstawiciele naszej załogi ze Świnoujścia, żeby pan przedstawił wszystkim, jak wygląda sprzedaż za 2020 r. z rozbiciem na dwa oddziały. Powiedział to przed chwilą pan Bartłomiej Szmyt. Nikt od 2013 r. nie pokusił się o to, więc pewnie było to zrobione celowo, żeby zatuszować wyniki finansowe Świnoujścia. I tak jak powiedział pan Krzysztof Zaremba, stocznia była szykowana do likwidacji.

Cały czas padają słowa od posłów PiS-u, że to PO chciało zlikwidować stocznię. Owszem, nie ulega to również wątpliwości. PO zaczęła ten proces. Niestety to wy dokończyliście tego dzieła. To wy zwieńczyliście to dzieło. To wy zamknęliście stocznię w Świnoujściu, za wami będzie się ciągnęła ta niechlubna sytuacja. To wy jesteście za to niestety odpowiedzialni.

Panie Krzysztofie, naprawdę ma pan poczucie humoru, mówiąc, że wszyscy pracownicy stoczni Świnoujście dostali propozycję pracy. Tak się składa, że mam przed sobą wypowiedzenie umowy o pracę mojego kolegi oraz moje wypowiedzenie warunków pracy. W warunkach wypowiedzenia pracy nie ma absolutnie żadnego zapisu dotyczącego propozycji pracy. Jest za to: „Rozwiązujemy z panem umowę o pracę, która wygasa z dniem 28 lutego 2021 r.". Nie ma ani słowa o propozycji pracy. Jest za to zapis: „Przyczyną uzasadniającą wypowiedzenie umowy o pracę jest zakończenie działalności zakładu pracy spółki w Świnoujściu w związku ze zbyciem prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych i sprzedaży praw własności zabudowy nieruchomości położonej w Świnoujściu". Wypowiedzenie z dnia 26 listopada, a otwarcie kopert było, proszę państwa, 15 stycznia. Pytam więc, jakie tereny sprzedaliście? Wręczyliście ludziom wypowiedzenia przed otwarciem kopert, przed sprzedażą i takie uzasadnienie podaliście w wypowiedzeniu o pracę? Przypominam tylko panu Krzysztofowi i pozostałym członkom zarządu, że w tej sprawie zostało złożonych sto pozwów w sądzie pracy.

Następnie moje wypowiedzenie, dotyczące zmiany miejsca świadczenia pracy. Tu jest niby zapis przy tytule: „Po upływie okresu wypowiedzenia proponuję – uwaga – nowe miejsce świadczenia pracy: Szczecin". Nie ma żadnego zapisu i gwarancji, że ja wyrażając zgodę na pracę w Szczecinie, będę pracować na tym samym stanowisku, z którego mnie zwalniacie w Świnoujściu. Proszę mi powiedzieć, panie Krzysztofie, jaką ja mam gwarancję, że wyrażając zgodę na pracę w Szczecinie, tak jak inni pracownicy, będę pracować na tym samym stanowisku? A nie np. po miesiącu wręczy mi pan wypowiedzenie, aneks do umowy, proponujący mi stanowisko, nie wiem... *(niezrozumiałe),* żeby mnie zamęczyć.

Kolejna kwestia, którą pan porusza – parokrotnie pan o tym wspomina i bardzo bym prosiła, żeby pan wszedł w naszą skórę. Mówi pan, że można sobie dojeżdżać do Szczecina do pracy, bo do was do Szczecina dojeżdżają. Do nas do Świnoujścia ludzie też dojeżdżali z Wolina, z Goleniowa, z Ostrowa, z Międzyzdrojów. Mam taką propozycję dla całego zarządu, pracowników PRS-u: kochani moi mili, przeprowadźcie się do Świnoujścia na wyspę Uznam na rok z naszą pensją, ludzie dostawali na rękę 2,7 tys. zł, 2,5 tys. zł. Przeprowadźcie się do Świnoujścia na rok i podojeżdżajcie sobie na własny koszt z wyspy Uznam do Szczecina. Wtedy dopiero po czasu się spotkajmy i porozmawiamy, jakie to są fajne wycieczki, czy to się opłaca i czy można sobie dojeżdżać. Przerabiałam to osobiście, bo pan, panie Krzysztofie, zafundował mi taką wycieczkę w marcu zeszłego roku. Musiałam wstawać o 2:30 w nocy, wie pan? I chciałam panu przypomnieć, że nie ma jeszcze w Świnoujściu tunelu, ten tunel dopiero się buduje. Tak samo chciałam panu przypomnieć, że nie ma czegoś takiego jak stocznia szczecińska, na którą pan się parokrotnie powołuje.

Panie Krzysztofie i panie Arturze, wręczyliście nam wypowiedzenia, OK. Mówicie, że dlatego, że trzeba modernizować, pani Walichnowska powiedziała, że po to właśnie wręczacie nam wypowiedzenia, aby móc uratować przemysł stoczniowy w Szczecinie. Proszę mi powiedzieć, jakie zyski z tytułu wręczenia nam wypowiedzeń są prognozowane albo już są? Proszę powiedzieć, jakie są zyski z tego tytułu.

Przechodząc teraz do kwestii ugody. To co powiedział pan Bartłomiej Szmyt, bardzo byśmy chcieli... (*niezrozumiałe)* poznać, jaki jest wynik finansowy netto za 2020 r. Z dokumentów, które dostaliśmy w październiku, na przełomie października i listopada 2020 r., wynika, że prognoza wyniku finansowego za 2020 r. wynosiła minus 21 mln zł. Dziś jest 21 stycznia. Powiedzieliście, że do 20 stycznia poznacie te wyniki, więc bardzo prosimy o podanie wyników netto za 2020 r., jak to wyglądało. Proszę nam również powiedzieć, proszę państwa, czy ze strony zapisanej rezerwy czy korekty dotyczącej ewentualnych kar z tytułu niedokończonych projektów remontowych, typu Lublin czy... (*niezrozumiałe*). Proszę nam w ogóle powiedzieć, na jakim etapie znajduje się

projekt? O ile mnie pamięć nie myli, to on już dano temu powinien być zakończony... (*niezrozumiałe*). O ile się nie mylę, on dalej sobie stoi, a w Gryfii... *(niezrozumiałe)*

Wspominał pan również, panie Krzysztofie, o strukturze Gryfii. Proszę mi powiedzieć, jak ma teraz wyglądać struktura Gryfii, po tym jak 28 lutego już wygasną wszystkie wypowiedzenia pracowników ze stoczni w Świnoujściu. Proszę mi powiedzieć, jak będzie wyglądać ta struktura? Na dzień dzisiejszy wygląda ona tak, że w Szczecinie zostało 65 pracowników, zarządza nimi 7 dyrektorów, paru szefów i jeszcze paru kierowników. Proszę mi powiedzieć, czy to jest w ogóle opłacalne? Takiej struktury, o ile się nie mylę, żaden zakład nie przetrwa.

Chwali się też pan Krzysztof, że stocznia realizuje różnego rodzaju projekty – że... (*niezrozumiałe*) montujecie, że robicie jakieś obudowy, przesuwacie silniki, wycinacie, cuda-wianki robicie; na piątce w doku nr 2 stawiacie po dwie jednostki, bo macie pełen portfel zamówień. Powiedzcie nam, jakie zyski finansowe macie z tytułu realizowania tych projektów i remontów? Kormorany i mewy nam donoszą, że samochody, które stały u was, którymi pan Zaremba tak się chwalił, chyba nawet na stronie internetowej są – tak naprawdę była poddawane tylko konserwacji. A to jest kiepski zarobek, minimalny zarobek. Dlatego bardzo prosimy o przedstawienie nam wyników finansowych.

Wracając do poruszanej już parokrotnie kwestii, m. in. w wypowiedzi pana Bartłomieja Szmyta, panie Krzysztofie, w grudniu udzielał pan wywiadu dla Radia Szczecin, mówiąc, że za 16 miesięcy, w połowie 2022 r., na stoczni Gryfia będzie stał nowy dok. Tymczasem na stronie FRS-u możemy przeczytać, że jest ogłoszony przetarg. FRS zbiera oferty na inżyniera załogowego owego doku. To jak to jest, budujecie ten dok, macie już projekty i harmonogram, czy wy dopiero się do tego zabieracie? Tak szczerze powiedziawszy, my mamy wrażenie, że budowa tego doku zakończy się podobnie jak budowa promu „Batory”. Oczywiście nie negujemy absolutnie budowy nowego doku. Uważamy wręcz, że taki dok powinien być, ale błagam was, podejdźcie do tego profesjonalnie albo dajcie się tym zająć profesjonalistom.

I przede wszystkim finansowanie. Powiedzcie nam, bo to jest owiane bardzo wielką tajemnicą. Dnia 15 stycznia nastąpiło otwarcie kopert – ile tych ofert wpłynęło? Na spotkaniu ze związkami zawodowymi pan Trzeciakowski odpowiedział, że wpłynęło parę ofert, ale mniej niż 10. Mewy i kormorany nam donoszą, że prawdopodobnie była to jedna oferta. Powiedzcie nam, ile tych ofert tak naprawdę było. Dziś mamy 21 stycznia, otwarcie kopert było 15 stycznia, a tu cisza. Cisza, nikt nic nie wie, jest jakiś lakoniczny komunikat, że wynik będzie podany w późniejszym terminie. Dziś jest ten termin, więc proszę dziś nam powiedzieć, kto chce kupić tereny po Świnoujściu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo o głos pana Bogdana Tłocza, przewodniczącego NSZZ Solidarność Tauron SA. Następnie będzie pan Artur Trzeciakowski.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność” Tauron Serwis Bogdan Tłocz:

Dzień dobry państwu, dzień dobry, panie przewodniczący, dzień dobry, panie prezesie, dzień dobry, panie ministrze. Zacząłbym od tego, że jako baczny obserwator całej sytuacji zauważyłem, że jak strona społeczna mówiła, to pan minister akurat wyszedł. To jest bardzo niezręcznie. To jest pokazywanie, że głosu ludzi się nie słucha. Zacząłbym od tego. Druga sprawa, którą chciałem poruszyć.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Przepraszam bardzo, ale proszę zachować tę uwagę dla siebie. Pan mówi jako strona społeczna i ja jestem, uczestniczę w pana rozmowie. Jest to absolutnie nieprawda, co pan mówi.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność” Tauron Serwis Bogdan Tłocz:

Panie ministrze, ja mówię jako suweren, a minister, z tego co wiem, coś oznacza – sługa narodu, jakby pan nie wiedział. Z uwag, które zauważyłem, to któryś z panów powiedział, że zostały udostępnione niewygodne dane. Drodzy państwo, Rzeczpospolita wymaga od obywateli, żeby każdą nieprawidłowość nagłaśniać. Nie macie państwo prawa, mówić

o tym, że są to nieprawidłowości, jeżeli może dojść do sprzedaży majątku, do przejęcia go przez obcy kapitał.

Drodzy państwo, jestem energetykiem i wiem, że Polska ma ogromne plany energetyczne, offshore'owe, ma plany związane z elektromobilnością. Nikt mi nie powie, że nie można akurat dla stoczni Świnoujście znaleźć miejsca w tej transformacji. Powiem dziś jako strona społeczna, która przyjechała ze Śląska do Szczecina – wiem, że te decyzje są decyzjami politycznymi i żądam od was, drodzy posłowie Rzeczypospolitej, pełnego zaangażowania. Żądam go od was jako suweren, bo Polska to nie jest prywatny folwark, drodzy państwo. Nie może być tak, że jeżeli ktoś jest związany ze stocznią szczecińską politycznie, to my tam będziemy wszystko dawać, a tu nie.

My na Śląsku stoimy przed rozmowami o transformacji. Nie chcemy połączenia Tauronu z PGE, a z tego co wiem, w dokumentach ze stoczni przewija się również pan Dąbrowski. My nie jesteśmy naiwniakami, my jesteśmy stroną społeczną reprezentującą suwerena. Waszym obowiązkiem jest podjąć takie decyzje, żeby na stanowisku prezesa był stoczniowiec, nie politolog. Na stanowisku dyrektorskim muszą być czyste osoby, nie takie, które być może uczestniczyły w nieprawidłowościach holdingu.

Drodzy państwo, wszystkie dokumenty i wszystkie decyzje muszą być jasno sprawdzone. Ja mieszkam w Łaziskach, obok mnie jest Huta Łaziska, obok niej jest Elektrownia Łaziska, jest też Huta Szkła Orzesze. Ileś lat temu było tak, że te wszystkie podmioty gospodarcze były niepotrzebne, drodzy państwo. Dzisiaj jeden podmiot jest amerykański, a drugi jest hinduski. Jeden produkuje i drugi produkuje. Żądam od posłów opozycji dokładnego sprawdzania wszystkich decyzji. Mam nadzieję, że jutrzejsze spotkanie z premierem rządu, do którego ma dojść, zmieni decyzję o przyszłości tejże stoczni. Tak jak powiedziałem, zatrudnijcie odpowiednich menadżerów, zróbcie dokładne analizy i nie opowiadajcie bzdur, że ta stocznia musiała być zamknięta.

Drogi panie ministrze, nie będę oczekiwał od politologa, że będzie się znał na technice. Były i są rozmowy PGE, Tauronu i Enei w sprawie transformacji energetycznej. A wy co? Wy spowodujecie, że ta stocznia i ta kooperacja tam zostanie? I sytuacja z tą stocznią skończy się tak jak z Hutą Orzesze i z Hutą Łaziska? Drodzy państwo, na każdy ruch trzeba patrzeć po stokroć, bo nie wierzę w ani jedno słowo, w zapewnienia, że będzie dobrze. Śląsk węglem stoi i wiem na pewno, że blokowane są techniki związane z wykorzystaniem tego węgla i z CO_2. I to samo jest ze stocznią. To nie są pseudoeksperci, to ludzie, których cechuje praca i których cechuje jeszcze jedno – patriotyzm, drodzy państwo, patriotyzm! Chodzi o majątek Polski, o majątek społeczności i o to, co będzie się robiło w kraju. O to w tym wszystkim chodzi. A Polska to nie folwark. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, o głos proszę pana Artura Trzeciakowskiego, dyrektora naczelnego Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Następnie będzie pani Joanna Walichnowska.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Artur Trzeciakowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Policzyłem 8 osób, sporo pytań, więc postaram się przynajmniej wyjaśnić niektóre wątpliwości.

Kilkukrotnie pojawiała się w wypowiedziach, począwszy od pana posła Marchewki, informacja, żeby pokazać szczegóły kontraktu. Na posiedzeniu Komisji kilka razy różni rozmówcy zwracali uwagę na to, że stocznie państwowe są w złej sytuacji, a stocznie prywatne się rozwijają, w związku z powyższym powinniśmy się wzorować szczególnie na Gdańskiej Stoczni Remontowej. Mam prośbę, spróbujcie państwo znaleźć gdziekolwiek w internecie informację na temat treści kontraktów zawieranych przez Gdańską Stocznię Remontową. Spróbujcie znaleźć w łatwy sposób wyniki Gdańskiej Stoczni Remontowej. Przekonacie się, że zobaczycie wyłącznie wyniki grupy kapitałowej – Remontowa Holding, nie znajdziecie wyników poszczególnych spółek.

Z tego co powiedział pan przewodniczący, istnieje coś takiego, jak dane wrażliwe. Dane wrażliwe podlegają kontroli i ja się absolutnie zgadzam. Ale podlegają kontroli przez odpowiednie instytucje powołane do tego przez państwo. To nie są dane, którymi się szafuje na zasadzie puszczania w obieg, że zapisy kontraktu mówią, że płatności to będą takie i takie, a wartość kontraktu to jest taka i taka, termin realizacji jest taki

i taki. To są dane wrażliwe, w związku z powyższym, szanując pana posła Marchewkę, powiem, że tego typu danych stocznia nie będzie udostępniała, nie będzie ich udostępniała publicznie.

Jeśli chodzi o to, co powiedział pan poseł Rzepa, konkretne liczby dotyczące pracowników. Na 30 listopada 2019 r. zatrudnionych w zakładzie w Świnoujściu było 198 osób, z tego 13 osób miało umowę na czas określony. Z tych pozostałych 185 osób na dzień wręczania wypowiedzeń 13 osób przyjęło propozycję zmiany miejsca pracy na zakład w Szczecinie. Pozostałym osobom w zależności od tego, czy należały do grupy pracowników szczególnie chronionych, czy ze względu na przynależność związkową, czy ze względu na np. osiąganie wieku emerytalnego, zostały wręczone wypowiedzenia zmieniające.

Na liczbach wygląda to w sposób następujący: 117 wypowiedzeń umowy o pracę, 55 wypowiedzeń zmieniających. Z tych 55 wypowiedzeń zmieniających 40 osób nie przyjęło wypowiedzenia, 2 osoby zdecydowały się na przejście do Szczecina, 5 nie złożyło deklaracji do 15 stycznia, dotyczących nieprzyjmowania tych warunków. W związku z tym możemy przypuszczać, że 1 marca będą również pracownikami zakładu w Szczecinie, 3 osoby mają jeszcze czas na podjęcie takiej decyzji, a 2 osoby jeszcze zdecydowały się na przejście do Szczecina. Mamy w tej chwili 17 osób, które się zdecydowały na przejście do Szczecina plus 5 osób bez deklaracji, czyli prawdopodobnie 22–25 osób ze 185 osób będzie pracować w Szczecinie. Tak wygląda sytuacja załogi na liczbach.

Kolejny element, który był podnoszony w pytaniach. Pan poseł Rzepa zasygnalizował słynny czajnik. Siedząc dzisiaj na posiedzeniu Komisji, słyszałem dwukrotnie albo trzykrotnie, że przenosimy majątek do Szczecina, zaczynając od czajników elektrycznych. Panie pośle, są tzw. fakty medialne, które funkcjonują w przestrzeni publicznej. Informuję, że żadnych czajników do Szczecina nie przewozimy. Natomiast majątek produkcyjny, w pierwszej grupie były to środki transportowe, typu szafiarki, wózki akumulatorowe, aparaty spawalnicze – ten majątek zgodnie z planem modernizacji jest przenoszony do zakładu do Szczecina i będzie przenoszony do Szczecina, bo takie było założenie tego planu. Czy gdybyśmy tego nie robili i ten majątek niszczałby w Świnoujściu, czy nie podnieślibyście państwo zarzutów, że działamy na szkodę Skarbu Państwa? Bo majątek o wielomilionowej wartości stoi niewykorzystany i niszczeje w Świnoujściu. Myślę, że tego typu zarzuty by się pojawiły. Tak, nie ukrywamy tego, ten majątek zgodnie z planem modernizacji jest relokowany ze Świnoujścia do Szczecina – to będzie trwało.

Pan poseł Wieczorek zapytał o finansowanie doku, że wielokrotnie były pytania i nie uzyskaliście państwo odpowiedzi. Pozwolę się nie zgodzić, chociażby na posiedzeniu Komisji, która przyjęła ten dezyderat, pani prezes Walichnowska odpowiadała już na to pytanie. Ja też o tym mówiłem. Przypomnę, że struktura modernizacji jest następująca: dok został zamówiony przez Fundusz Rozwoju Spółek, FRS finansuje budowę i będzie jego właścicielem. Gryfia ten dok wynajmie na zasadzie 30-letniego leasingu z możliwością wykupu po 30 latach okresu leasingowego. Wartość doku nie jest finansowana ze środków Gryfii, tylko jest finansowana ze środków FRS. Gryfia będzie spłacała dok przez 30 lat. Natomiast żeby dok mógł pracować, potrzebne są inwestycje infrastrukturalne.

To są takie 4 kluczowe elementy: rozbiórka obecnie istniejącego pirsu, przy którym stoją dok nr 1 i podnośnik, wybudowanie w tym miejscu nowego pirsu, to jest modernizacja Nabrzeża Gdyńskiego, to jest budowa głębi dokowej, to jest przecisk kabla energetycznego pod nurtem Odry, dodatkowe zasilanie dla doku nr 5. Wartość tychże inwestycji ma zostać pokryta ze środków własnych Gryfii. Jedyne środki własne, które Gryfia jest w stanie wygospodarować na realizację tej inwestycji, to są środki wynikające ze zbycia aktywów w Świnoujściu. Taka jest struktura finansowa tej transakcji.

Bardzo bym państwa prosił, bo ja wiem, że to ładnie brzmi, ale to jest kolejny fakt medialny, żeby nie mówić, że w czasie postępowania przetargowego zarząd wprowadził zakaz produkcji stoczniowej na terenie zakładów Świnoujście. Prosiłbym o poczytanie, jakie są zapisy tego postępowania, ten przetarg ciągle wisi na stronach stoczni Gryfia. Jest tam zakaz prowadzenia działalności związanych z jednym PKD, a to PKD mówi o działalności remontowej jednostek pływających. Koniec, kropka. Nie jest wykluczona

produkcja stoczniowa polegająca na budowie jednostek, na produkcji elementów offshore'owych etc. Jest wprowadzony zakaz, sprecyzowany jednym konkretnym PKD. Ten PKD mówi o działalności remontowej jednostek pływających.

Powiedział również pan poseł Wieczorek o piśmie i o naszym zainteresowaniu terenami ST3. Tak, ten teren jest bardzo interesujący. Zbycie tego terenu bardzo mocno ogranicza Gryfię. Ja tylko przypomnę, że zbycie tego terenu odbyło się na zasadzie niezapewnienia nawet drogi dojazdowej do doku nr 5. Umowa dzierżawy na drogę dojazdową do doku nr 5 została podpisana półtora roku po sprzedaniu terenu. Występowaliśmy do syndyka kilkukrotnie na piśmie w zakresie możliwości zbycia wybranych fragmentów tego terenu, które by rozszerzyły możliwości produkcyjne Gryfii, i wykorzystania tych terenów, które służą tylko i wyłącznie Gryfii, jeszcze od czasów zbycia tego terenu na rzecz Bilfingera, czyli placu przydokowego czy też Nabrzeża Łańcuchowego, ale również Nabrzeża Kaszubskiego i fragmentów innych działek. Odpowiedź syndyka jest jednoznaczna, że syndyka interesuje zbycie całości przedsiębiorstwa. Ten majątek został wyceniony przez syndyka w całości na poziomie 270 mln zł. Znacząca część tej wartości to wartość hal oraz majątku na nich zainstalowanego.

Na dzień dzisiejszy nie mamy rynku zbytu. Te obszary, tak jak mówił pan przewodniczący, powstaną i będą potrzebne za kilka lat. Tylko trzeba znaleźć najpierw 270 mln zł, żeby kupić ten majątek, potem przetrwać kilka lat, żeby potem dopiero wejść do produkcji. Na dzień dzisiejszy Gryfii na to nie stać, natomiast do sprawdzenia jest to, że Gryfia występuje do syndyka z możliwością odkupu pewnych fragmentów terenu znajdujących się na drugiej wyspie z zajmowanych dzisiaj przez syndyka.

Pan poseł Łącki zadał pytanie dotyczące finansowania. Myślę, że to, o czym powiedziałem w zakresie udostępniania informacji, jakie wartości są zapisane w kontrakcie, jaki jest sposób płatności – to jest połowa odpowiedzi na pana pytanie. Drugą połową jest to, jaka jest struktura transakcji. Ta struktura nie jest tajna, wymieniłem ją przed chwilą. Nic się nie zmieniło. Od początku mówimy tak samo, analizowaliśmy wszystkie możliwości. Oczywiście z punktu widzenia Gryfii najbardziej korzystnym rozwiązaniem byłoby dokapitalizowanie spółki, czyli uzyskanie z budżetu państwa środków, które umożliwiłyby realizację całej tej inwestycji, również tej infrastruktury w taki sposób, abyśmy nie musieli zbywać swoich nieruchomości. Ale podnosiliście państwo wielokrotnie w tej dyskusji temat nielegalnej pomocy publicznej. Żeby takie finansowanie móc uruchomić, trzeba było przejść testy prywatnego inwestora. Testy prywatnego inwestora wskazywały, że jedynym źródłem finansowania tej inwestycji jest tzw. finansowanie łączone, czyli udział własny Gryfii oraz pozyskanie finansowania zewnętrznego w formie leasingu, tak jak powiedziałem.

Panie Rafale, powiem tak. Wypowiadanie zdań w sposób, który wskazuje, jaka jest prawda, nie zawsze musi być prawdą. Jeżeli mówimy z pełnym przekonaniem, że Gryfia powinna była albo właściciel Gryfii powinien był doprowadzić do sytuacji takiej, że teren zakładu w Świnoujściu zostałby przekazany na czyjąś rzecz, to proszę pamiętać, że ta cena, w której część państwo nie wierzą, która jest przez nas ogłoszona jako cena minimalna w tym postępowaniu, to jest majątek Gryfii. Jeżeli mówimy o przekazaniu, to mówimy o tym, że spółka, w której jest zatrudnionych 650 osób, nie 185 osób, ma wziąć kilkadziesiąt milionów zł i komuś po prostu oddać, fizycznie ma zrezygnować z tych pieniędzy. Jeżeli mówimy o jakiejkolwiek formie komunalizacji, jeżeli mówimy o jakiejkolwiek formie przekazania, to pozbywamy się majątku. Proszę to powiedzieć pozostałej części załogi, która jest dwukrotnie liczniejsza, że mają zrezygnować z tych pieniędzy, że mają zrezygnować z czegoś. Tak naprawdę za chwilę oni zaczną podnosić dokładnie to samo.

Parę razy padło sformułowanie, dlaczego państwo nie sprzedajecie stoczni, tylko sprzedajecie nieruchomości. Żeby podjąć taką decyzję, w którym kierunku pójść, trzeba było przeprowadzić pewnego rodzaju analizy, robione nie przez pracowników stoczni, tylko przez podmioty zewnętrzne. Z tych analiz jednoznacznie wynika, że różnica pomiędzy wartością terenu inwestycyjnego a wartością stoczni jest zdecydowanie na korzyść terenu inwestycyjnego, dlatego taka decyzja była podjęta. Nie decyzja polityczna,

że chcemy zwolnić pracowników. Wartość terenu inwestycyjnego jest zdecydowanie wyższa od wartości zorganizowanej części przedsiębiorstwa w postaci stoczni.

Powiedział pan o Cracovii, że Cracovia stoi w Pomeranii. Trochę mnie pan uprzedził, bo ja właśnie chciałem zacząć swoją wypowiedź od Cracovii i Valkirii. Te dwa promy PŻB nie są remontowane w Gryfii nie dlatego, że Gryfia złożyła złą ofertę, nie dlatego, że armator jest obrażony na Gryfię. Nie są remontowane dlatego, że piątka jest pełna i ani Cracovia, ani Valkiria po prostu na piątkę się nie zmieściły. Dlatego jest nam potrzebna ósemka, ten nowy dok, żeby nie było takich sytuacji, że będziemy odmawiać polskiemu armatorowi remontu. Na dzień dzisiejszy, jak pan wie, na piątce stoją dwa samochodowce robione równocześnie. Jak one wyjdą, wejdzie PŻM, potem wchodzi kolejny samochodowiec i do połowy kwietnia na piątce nie ma, w cudzysłowie oczywiście, dnia wolnego.

I tym samym dochodzę do wykorzystania doków, które pan podniósł. Tak, my sami podajemy w sprawozdaniach finansowych, że wykorzystanie doków Gryfii wynosi 55%. To pokazuje, że pokazujemy dane prawdziwe, bo te 55% jest policzone łącznie z wykorzystaniem doku nr 2, najmniejszego doku ze Świnoujścia, który ma roczne wykorzystanie na poziomie 5%. Jest liczone łącznie z dokopontonem nr 2, który jest odstawiony, więc jego wykorzystanie wynosi 100%. Doki nr 3, dok nr 5, doki nr 6 i doki nr 7, czyli podstawowe aktywa produkcyjne Gryfii, miały obłożenie przekraczające 75%. Nie posługujmy się 55%, bo to jest nieprawda. Można powiedzieć tak: uwzględnijcie ten dokoponton, uwzględnijcie dok nr 2, który jest wykorzystywany przede wszystkim pod jednostki typu Hańcza. W zeszłym roku na doku nr 2 obok Hańczy były robione 3 operacje, każda po kilkadziesiąt tysięcy euro. Z tego doku Gryfia nie może żyć, bo po prostu na nim nie przeżyje.

Kolejny temat, który był podnoszony, na który zwrócił pan uwagę, że zakończyły się prace nad dokumentacją doku w maju ubiegłego roku, doku nr 8. To jest nieprawda. Szczecińska firma, nazwy nie będę wymieniał, natomiast doskonale pan wie, kto przygotowuje dokumentację. Ta firma przygotowuje dokumentację, ta firma przygotowuje projekt techniczny doku i te prace cały czas trwają. To, że zakończyło się to w maju zeszłego roku, to jest nieprawda, panie Rafale. Ma pan nieścisłe informacje.

Podniósł pan temat, że Gryfia nie potrafi się zbliżyć do przychodów ze sprzedaży z roku 2015 r. na poziomie 185 mln zł. Tak, one wynosiły 185 mln, tylko nie zwrócił pan uwagi na fakt, że wynik za 2015 r. to była w Gryfii strata prawie 17,5 mln zł, a na samej sprzedaży przy przychodach 185 mln zł Gryfia miała 4 mln straty. Czyli odrzucając te zdarzenia nadzwyczajne, bo można powiedzieć, że tam była zdarzenia nadzwyczajne itd., na sprzedaży przy 185 mln przychodów było 4 mln straty. Nie jest to raczej przykład do naśladowania.

Lokalizacja doku. Po raz kolejny podnoszone jest, że dok powinien zostać zrobiony w Świnoujściu, bo tak mówią poprzednie analizy. Pokażę państwu coś, żeby być bardziej obrazowo. To jest to, o czym pan powiedział, to jest opracowanie z PRL, nowa stocznia w Świnoujściu. Znamy te dokumenty, zapoznaliśmy się z nimi. Jeżeli dostaniemy, lekko licząc 1,5 mld zł, może 2 mld zł, to taką stocznię się postawi. Jeżeli pan popatrzy na te nowe baseny, które tu są pokazane, na te nowe nabrzeża, na te dwa doki o nośności 25 tys. ton i te dwa doki obecnie istniejące, to jest lekko licząc 1,5 mld zł.

A to z kolei to jest to palowanie, o którym pan powiedział, że jest zrobione obok Euro Terminala. Projekt przeniesienia doku nr 5 do Świnoujścia został przygotowany w 2014 r., w tych granicach – między 2013 r. a 2015 r. Tylko czy zwróciliście państwo uwagę, w jaki sposób jest zlokalizowany dok nr 5 w Świnoujściu? On jest wkopany w teren, ten teren, który obecnie stanowi własność MARS-a. On nie jest umiejscowiony w torze wodnym. On jest umiejscowiony w samym terenie. Same prace ziemne do tego projektu zostały wycenione w tamtych cenach na 140 mln zł. Również nierealna w dzisiejszych warunkach dostępność środków. Te projekty są po prostu nierealne z powodu braku środków.

Ostatni temat, do którego chciałem się odnieść, o którym pan mówił, to dok nr 1. W 2016 r. to było wiadomo, że to ostatnie uzyskanie klasy dla doku nr 1. Ten dok ma 80 lat. Nigdy nie przeprowadzono na nim pełnych prac remontowych, wszyscy spychali

to na lata następne. Dwukrotnie zostały zrobione wyceny, ile będzie kosztowało jedynkę odzyskanie spełniania wymogów PRS-u bez dokładnej analizy części podwodnej. Spełnienie wymogów PRS w zakresie odzyskania klasy na 5 lat. Odzyskanie przez jedynkę klasy na 5 lat kosztowałoby, tylko na 5 lat i bez robienia analizy części podwodnej, 40 mln zł. Można by to było robić, gdyby ten dok był zbudowany inną technologią. Proszę państwa, dok nr 1 jest dokiem nitowanym, podobnie jak dok nr 3. Dokoponton nr 3 został dwa lata temu wydokowany w celu wyremontowania i okazało się, że koszt remontu jest niczym w porównaniu z koniecznością wymiany większości nitów. Jeżeli przez kilkadziesiąt lat nie robiono nic i wydokuje się coś, co jest nitowane... Te nity się po prostu rozeschły i jednostki zaczynają cieknąć jak sito. W związku z powyższym podjęcie się remontu jedynki jest ekonomicznie nieopłacalne i dlatego, a nie dlatego, że nie wiemy, co z tym zrobić, została podjęta decyzja, że jedynka nie będzie remontowana.

Panie przewodniczący Szmyt, zarzucił pan dzisiaj wielokrotnie kłamstwo. Proszę mi pokazać chociaż jeden dokument, który mówił, że pracownicy dostali propozycję pracy, to są pana słowa, tak? Czy tu jest pana podpis na tym dokumencie? Tak, tu jest pana podpis. To jest pismo z 28 października z 2020 r., podpis pani przewodniczącej Stawickiej, pana przewodniczącego Szmyta. Pozwolę sobie zacytować fragment tego pisma, ostatni akapit: „Rozpoczynając niniejszym procedurę zwolnień grupowych, Zarząd Stoczni Remontowej Gryfia podtrzymuje jednak wcześniej wyrażoną chęć zatrudnienia pracowników zakładu w Świnoujściu, którzy za porozumieniem zgodzą się na zmianę miejsca pracy, miejsce świadczenia pracy: w Szczecinie”. Mało?

A ten dokument pan zna? Dokument z 9 listopada, informacja wysłana mailem do wszystkich pracowników stoczni, którzy posiadali adres służbowy, rozwieszona we wszystkich gablotach stoczni, które są traktowane jako miejsca przekazywania pracownikom informacji. Informacja zarządu, wytłuszczone, pozwolę sobie przeczytać wytłuszczony akapit: „Pracodawca zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami potwierdza, że każdy pracownik wykonujący pracę w zakładzie w Świnoujściu może na mocy porozumienia stron zmienić miejsce wykonywania pracy na zakład w Szczecinie”. Liczba pism, która jest do was skierowana jako do przedstawicieli załogi, mówiących o tym, że jesteśmy zainteresowani tym, żeby wszyscy pracownicy zakładu ze Świnoujścia przeszli do Szczecina.... Można wymieniać, wymieniać, wymieniać.

W związku z powyższym, jeżeli państwo jako przedstawiciele załogi dostajecie pisemnie informacje, jeżeli pracownicy dostają tę informację na tablicach ogłoszeń niezależnie od was, na tablicach ogłoszeń, czyli miejscach, które są sposobem przekazywania pracownikom informacji, jeżeli w trakcie wręczania wypowiedzeń obok wypowiedzeń leżą aneksy do podpisania dla pracowników, dla każdego, kto chce – to nie wiem, co można zrobić więcej, żeby uznać, że każdy z pracowników stoczni został poinformowany o tym, że ma możliwość przyjęcia pracy w Szczecinie.

Co do wypowiedzi pani przewodniczącej Stawickiej, to pozwolę sobie tylko... A, jeszcze jedna rzecz, co do wypowiedzi pana przewodniczącego Szmyta, że wyniki są zafałszowane, że historia jest inna itd. Zwracaliśmy na to uwagę i zwracamy raz jeszcze uwagę. Wyniki od 2013 r. do 2020 r., dotyczące historii i perspektyw zakładu w Świnoujściu, zostały przygotowane przez zewnętrzną firmę. To nie są wyniki przygotowane przez pracowników MSR Gryfia w Szczecinie, którzy chcieliby pognębić oddział w Świnoujściu.

Pani Aneto, tak, jest złożony pozew przeciwko Gryfii. Ten pozew złożyło stu kilku pracowników z tych 185. Jak pani doskonale wie, sąd uznał, że nie można tego potraktować jako pozew grupowy i rozbił to na 111 postępowań sądowych. Zresztą podobnie jak państwa spór zbiorowy, gdzie wystąpiliście ze sporem zbiorowym, żądając natychmiastowego wstrzymania sprzedaży, został on oceniony przez mediatora z ministerstwa jako bezpodstawny. Podstawą sporu zbiorowego nie może być państwa żądanie, więc spór zbiorowy, który na dzień dzisiejszy mamy, dotyczy dwóch punktów. Dotyczy tego, że wymieniacie państwo, że informacje przekazywane przez was były informacjami niekompletnymi. Pani Aneta przedstawiła wizję, że pracownik przychodzi do Szczecina, w tym momencie wręcza mu się wypowiedzenie, pozbywa go się itd. Zwracam uwagę, że jako przewodnicząca związków doskonale zna pani Kodeks pracy. Dobrze pani wie, że w momencie, gdyby taki pracownik przyszedł do Szczecina i dostał

wypowiedzenie, to po pierwsze w każdym sądzie pracy zrobi ze mnie marmoladę, że to jest ominięcie ustawy o zwolnieniach grupowych, a po drugie, wręczając takie wypowiedzenie, wręczam mu kolejne 3 miesiące. W związku z powyższym nie ma takiej możliwości, żeby była to jakaś próba obejścia i zrobienia czegoś z niekorzyścią dla pracowników.

Chciałbym na zakończenie powiedzieć jedną rzecz. Wręczanie wypowiedzeń w formie ustawy o zwolnieniach grupowych zostało przez nas zrealizowane wyłącznie na podstawie opinii prawnej, mówiącej, że wybrany przez nas wcześniej sposób, żeby wszystkim pracownikom wręczyć wypowiedzenie zmieniające, mógłby zostać potraktowany przez sądy jako próba obejścia ustawy o zwolnieniach grupowych i działanie na niekorzyść pracowników, pozbawiająca pracowników przywilejów. I tylko dlatego musieliśmy wybrać tę drogę, bo chcieliśmy każdemu dać wypowiedzenie zmieniające, a nie wypowiedzenie definitywne. W tym momencie działalibyśmy na niekorzyść pracowników.

Myślę, że nie wyczerpałem wszystkich tematów, bo tych wypowiedzi było bardzo dużo, ale przynajmniej udało mi się odpowiedzieć na te, które zdążyłem zanotować. Jeszcze jeden temat na zakończenie. Padło parę razy sformułowanie: proszę nam przedstawić, ile zostało złożonych ofert, kto te oferty złożył, za ile itd. Z całym szacunkiem, proszę państwa, ale to jest postępowanie przetargowe. Informacja na temat przebiegu tego postępowania wisi na stronie internetowej Gryfii, można by powiedzieć na dzień dzisiejszy, że 15 stycznia przetarg w postaci zbierania ofert się zakończył. Komisja przetargowa dokonała czynności polegającej na otwarciu złożonych kopert. O następnym kroku, następnych decyzjach będziemy informowali w odrębnych informacjach. Na pewno nie wejdziemy do środka postępowania przetargowego, żeby publicznie poinformować, kto jest oferentem, jaką cenę oferuje itd. Zrobimy to w następnym etapie. Prawdopodobnie następnym etapem będzie podpisanie umowy wstępnej sprzedaży. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. O głos proszę panią Joannę Walichnowską, wiceprezes zarządu ds. zarządzania korporacyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA. Następny będzie pan Sławomir Kotyrba.

Wiceprezes zarządu ds. zarządzania korporacyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA Joanna Walichnowska:

Szanowni państwo, jest poruszanych bardzo wiele wątków, które pewnie nie do końca uda się wyjaśnić, bo państwo nie przyjmujecie po prostu powtarzanych argumentów ze strony ministerstwa, ze strony Gryfii czy ze strony FRS-u. Jednak jest pewien wątek, padło pytanie o strukturę finansowania. Co prawda przed chwilą pan dyrektor Trzeciakowski o tym mówił, ale zgłosiłam się i poprosiłam o zabranie głosu, zanim ta wypowiedź pojawiła się na sejmowej komisji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pani prezes, nie musi tego pani powtarzać.

Wiceprezes zarządu ds. zarządzania korporacyjnego FRS SA Joanna Walichnowska:

Tak, ja tylko uzupełnienie, jeżeli państwo tym razem zechcecie usłyszeć. Powiem o finansowaniu, potwierdzając oczywiście, że finansowanie wygląda w ten sposób, jak przedstawił to dyrektor Trzeciakowski, że nabywcą jest Fundusz Rozwoju Spółek, a Gryfia będzie użytkować ten dok na zasadzie umowy leasingu. Chcę tylko dopowiedzieć, że finanse na ten cel są zabezpieczone i możecie się państwo nie martwić tym, iż zabraknie finansowania związanego z budową doku. Potwierdzę też, że realizacja prac związana z budową doku już się rozpoczęła, kontrakt wszedł w życie, trwają teraz prace związane z projektowaniem. Potwierdzę też, że istnieje umowa, jest ona zawarta. Jest firma, która wykonuje prace w tym zakresie. Potwierdzę też nawet, że Fundusz Rozwoju Spółek przelał pierwszą zaliczkę na realizację prac budowlanych i zaliczka ta będzie przeznaczona nie tylko na prace projektowe, ale również na zakup potrzebnych urządzeń dokowych. Takich, których okres zamówienia jest długi, jak również długi jest okres oczekiwania na sprowadzenie tych urządzeń, jak chociażby żurawie dokowe. Prace zostały odpalone i są w trakcie.

Kończąc ten wątek, jeszcze tylko chciałabym odnieść się do tych kwestii, które niejednokrotnie są podnoszone, że dane finansowe prezentowane przez spółkę czy przez FRS odnośnie do zakładu w Świnoujściu są w jakiś sposób kontestowane, podważane przez stronę społeczną. Jak państwo wiecie, to jest strona społeczna, również pan Rafał. Ja pracowałam w Gryfii przez półtora roku i doskonale wiem, że oprócz kosztów ogólnego zarządu wszystkie MPK, czyli miejsca powstawania kosztów, są podzielone osobno na Szczecin i osobno na Świnoujście. Koszty ogólnego zarządu nie są możliwe do podziału, trzeba je podzielić proporcjonalnie. Ale w pozostałym zakresie koszty są odnoszone w to miejsce, gdzie jest lokalizacja, więc nie ma możliwości, żeby nie były wydzielone bardzo dokładnie. To tylko tak ad rem różnych finansowych danych prezentowanych w zakresie tego przedsięwzięcia. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, zanim oddam głos panu Kotyrbie, to chcę poinformować, że jeszcze na koniec tej rundy zgłasza się pan prezes Zaremba, a później będzie już powtórzona runda z ograniczonym czasem dla posłów i dla gości z zewnątrz. Bardzo proszę, pan Sławomir Kotyrba, przewodniczący NSZZ Solidarność'80 w MSR Gryfia.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność'80" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Sławomir Kotyrba:

Dzień dobry państwu, Sławomir Kotyrba, NSZZ „Solidarność'80" MSR Gryfia. Nie będę państwu zabierał dużo czasu, szanownej Komisji, ponieważ to spotkanie poświęcone jest oddziałowi Świnoujście. Ja jestem pracownikiem oddziału Szczecin.

Na początku chciałbym się odnieść do słów panów posłów Rzepy i Wieczorka, Marchewki, Łąckiego. Ci wszyscy panowie, jak jeden mąż, reprezentowali obóz rządzących do 2015 r. Jak oni teraz wspaniale mówią – cudowne pomysły, fantastyczne, wydawanie wiader krytyki na obecny zarząd, na obecną ekipę rządzącą, jak to jest teraz w Gryfii źle, jak to można wszystko dobrze zrobić. Dlaczego oni wtedy tego nie zrobili? Przecież teraz razem ze swoimi poprzednikami, rozmówcami ze strony społecznej, z panią Anetą, z panem Bartkiem... Przecież pamiętamy jak dziś, jak podpisywaliśmy razem dokumenty przeciwko przedstawicielom obozu rządzących wtedy, przeciwko PO-PSL. A teraz nagle oni są tacy wspaniali, tak wspaniale doradzają? To jest coś absurdalnego, nie rozumiem pewnych rzeczy. Tak to właśnie wszystko wyglądało, teraz są najlepszymi doradcami. W imię czego? Tego, że do 2015 r. było tak źle? Było strasznie, doskonale o tym wiemy.

Pan Rzepa powiedział, że od 2016 r. rządzi PiS. Tak, panie pośle, rządzi i mogę panu powiedzieć jako przedstawiciel nie załogi, tylko jako moja skromna osoba przewodniczącego związku zawodowego, który posiada 255 członków: oni wszyscy od 2016 r. popierają program, który wdraża PiS w naszej firmie. Od pana Gróbarczyka, przez pana Zarembę, pana Trzeciakowskiego i wszystkich po kolei. My mamy dość rządów tamtych panów. Nie mówię, że są najcudowniejsi, ale na pewno jest lepiej. Było dużo gorzej do 2015 r. Jeszcze jest dużo do zrobienia, ale jesteśmy naprawdę ku dobrej, wspaniałej przyszłości. Zaufajcie.

Jeszcze mam takie ostatnie zdanie, panie dyrektorze Trzeciakowski, panie prezesie Zaremba. Jeżeli to nie jest fake, odnośnie do do czajników, lamp – ja wiem, że to nie jest wasz pomysł, to jest kilka jednostek. Jeżeli dokonali czegoś takiego, taki incydent miał miejsce, proszę o ukaranie tych osób. Dziękuję państwu bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Pan prezes Krzysztof Zaremba.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:

Proszę państwa, wysoka Komisjo, na większość pytań, które padły, szczegółowo odpowiedział pan dyrektor Trzeciakowski. Prawda wygląda tak, jak on to przedstawił. Chciałam powiedzieć jedną rzecz: dosyć traktowania Gryfii jak durszlaka informacyjnego. My jako zarządzający firmą, o czym mówił słusznie pan poseł Wieczorek, odpowiadamy także karnie za prowadzenie firmy. Nie będziemy udzielali informacji, które są informacjami poufnymi, wrażliwymi dla firmy, są zastrzeżone. My mamy od tego radę nadzorczą, mamy od tego nadzór właścicielski, walne zgromadzenie akcjonariuszy,

mamy wreszcie ministra, który reprezentuje Skarb Państwa jako właściciela. Jedna uwaga do posła Wieczorka: nie przedsiębiorstwo państwowe, a spółka Skarbu Państwa. To było wyraźnie podkreślone. PP to jest zupełnie inna regulacja ustawowa, to przeszło do pana Łąckiego. Pan poseł powinien wiedzieć, że to jest zupełnie inna forma.

Jeszcze jedna rzecz. Spokojnie słucham od wielu miesięcy, panie przewodniczący, proszę państwa, różnego rodzaju kalumni nie tylko na swój temat, ale przede wszystkim na temat Gryfii. Pewne rzeczy dobrze wiedzieć, jak się rozmawia w pewnym towarzystwie, o tym, kto kim jest i o co chodzi. Z całym szacunkiem, ale państwo, którzy występują cały czas jako strona społeczna ze Świnoujścia, nie reprezentują większości załogi. Większość załogi popiera program modernizacji MSR Gryfia. To jest pierwsza rzecz. Druga rzecz – chcę, żebyście państwo wiedzieli, że doradcy marszałka, panu Zahorskiemu, jest wytoczony proces cywilny zarówno przeze mnie, jak i przez spółkę. Pan Szmyt jest świadkiem jego obrony przed procesami, które się rozpoczną. Chodzi o naruszenie dobrego imienia firmy, o podawanie nieprawdy.

Ostatnia rzecz. Zwracam się do pana posła Rzepy. Panie pośle, byłem posłem przez trzy kadencje, byłem też senatorem. Mam dobrą pamięć. Zanim pan zacznie kogoś rozliczać, to proszę najpierw się uderzyć we własne piersi. To pan jest współbohaterem największej afery melioracyjnej w historii samorządów III RP. To pan był współodpowiedzialny za nadzór nad zarządem melioracji i pan doskonale o tym wie, jaka była pana rola w tym całym procederze. Pan na pewno kiedyś będzie musiał się z tym zmierzyć. To samo mówię do pana posła Wieczorka. Też mam dobrą pamięć, bo akurat byłem radnym w latach 1998–2001, radnym miasta Szczecin, kiedy pan Wieczorek był wiceprezydentem ds. gospodarczych. Próbował wtedy pozbawić kupców w Szczecinie ich miejsc pracy i prawa do zajmowanych przez nich terenów, po to żeby je sprzedać dużym sieciom handlowym, międzynarodowym. Niestety w kilku przypadkach mu się to udało. Bardzo proszę, kto jest bez grzechu, niech pierwszy rzuci kamieniem. Naprawdę popatrzmy, co kto robił wcześniej. Nie będę wchodził w szczegóły.

Panie przewodniczący, proszę państwa, jeszcze jedną rzecz chciałem doprecyzować o ST3. To my, jeszcze z ówczesnym eurodeputowanym Markiem Gróbarczykiem i ze wszystkimi przedstawicielami załogi w Szczecinie, mówię o ówczesnej MSR Gryfia, ostrzegaliśmy i mówiliśmy, że cały ten interes z Bilfingerem za pół roku się wywróci, że zabieranie 3/4 terenów stoczni jest kanibalizacją tej stoczni. Panie przewodniczący, proszę państwa, jakie było zdarzenie? Otóż w trakcie podpisywania umowy z Bilfingerem droga do doku nr 5, o której była mowa, była zabezpieczona w tej umowie. Dzień po wejściu umowy w życie ówczesny zarząd stoczni Gryfia rezygnuje z tego zapisu. Taka gospodarka była prowadzona w stosunku do stoczni. Tak, obydwa zakłady protestowały przeciwko połączeniu, tak było, potwierdzam. Miał być podział, ale miała być też kanibalizacja, tak samo jak w przypadku dużej stoczni.

Dok będzie wykonywała duża stocznia szczecińska. Wiem, że zgodnie z decyzją sądu powinno się mówić Szczeciński Park Przemysłowy, ale ja będę mówił stocznia szczecińska. To jest dla was wyrzut sumienia, bo ją zlikwidowaliście w imię niemieckich interesów. Stocznia szczecińska będzie budowała, jakkolwiek się ona nazywa. SPP to jest jeszcze inny skrót tak à propos – strefa płatnego parkowania. Bardzo proszę nie czepiać się słów. Dzięki ministrowi Gróbarczykowi mamy pieniądze. Panie pośle Łącki, to są osobne pieniądze na dok. Tak, jak mówiła pani prezes Walichnowska, prace nad nim się już rozpoczęły. Osobne są pieniądze, które musieliśmy wygospodarować na prace hydrotechniczne, na przeprowadzenie doków i odprawy etc., jeśli chodzi o Świnoujście.

Jeśli chodzi o dok nr 1, to dyrektor Trzeciakowski powiedział, dlaczego go nie remontujemy. A dok nr 8, panie przewodniczący, proszę państwa, będzie właśnie w miejscu nowego doku przy wybudowanym nowym pirsie, za co też trzeba zapłacić. Tak to wygląda. To są osobne pieniądze, a nie, że się powtarza farmazony, duby smalone, że ze sprzedaży Świnoujścia finansujemy dok. Nie, nie. Powiem więcej, te pieniądze będą na rachunku oznaczone, zarządowi Gryfii nie wolno wydać złotówki na inny cel niż związany z planem modernizacji, czytaj posadowienia doku, przyprowadzenia

i posadowienia doku ze Świnoujścia etc. Sprawa promu z PŻB została wyjaśniona, więc nie chcę zabierać czasu.

Dane wrażliwe dotyczące naszych klientów, naszych wyników, także prowadzonego postępowania będziemy przede wszystkim składali do naszego właściciela. Państwo jako posłowie macie od tego ministra. Zgodnie z obowiązującymi procedurami minister jest adresatem waszych pytań, a my ponosimy odpowiedzialność, także osobistą i karną, za to, jak prowadzimy, jak strzeżemy interesu firmy. Mam nadzieję, że przez ten rok, bo 1 lutego minie rok, jak mam zaszczyt być prezesem Gryfii, udało nam się m. in. skutecznie zwalczyć wyciek informacji, które były bardzo przydatne dla naszej konkurencji. Przedstawiciele strony społecznej ze Świnoujścia reprezentują tylko ułamek całości załogi. O proporcjach też powiedział pan dyrektor Trzeciakowski.

Nie powiem o innych zdarzeniach, które mają miejsce, które nadają się na podjęcie odpowiednich kroków prawnych. Jeśli one będą się powtarzały, to my to na pewno będziemy zgłaszali. Dosyć skakania na Gryfię. Ta firma miała być jeszcze raz zlikwidowana po to, żeby wasi kumple – to do byłej strony rządowej – mogli kupić doki, mogli kupić pontony, mogli prowadzić ten biznes na majątku byłej stoczni Gryfia. Otóż nie, państwowa stocznia Gryfia będzie funkcjonowała i zobaczymy się za półtora roku na nowym doku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Szanowny panie prezesie, powołuje się pan na swoje długie doświadczenie parlamentarne. Zatem jako doświadczony parlamentarzysta i urzędnik upraszam pana, żeby następnym razem nie wchodził pan jako prezes w rolę polityka, tylko udzielał merytorycznych odpowiedzi.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:

Panie przewodniczący, ad vocem, jeśli jestem zaczepiany i obrażany.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie, nie, panie prezesie, też byłem urzędnikiem i też przychodziłem na posiedzenia komisji. Wiem, jakie prawa przysługują politykowi na posiedzeniu komisji, a jakie przysługują pracownikowi rządowemu czy prezesowi spółki. Bardzo bym prosił, żeby jednak mimo wszystko ograniczyć się do roli, jaką się pełni w danym momencie, a nie wchodzić w role, jakich się w tej chwili nie pełni. Dziękuję bardzo.

Druga runda. Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Marchewka, później będzie pan poseł Łącki.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak to jest, panie przewodniczący, że jak nie ma się doświadczenia w danej branży, nie ma się pojęcia o tym, co się mówi, to się używa argumentów populistycznych, jak pan Zaremba. Pan Trzeciakowski przynajmniej mówił o sprawach merytorycznych. Jeżeli mamy z kimkolwiek rozmawiać o podejmowaniu jakichś decyzji, to widzę, że z panem dyrektorem Trzeciakowskim można przynajmniej rozmawiać w sposób merytoryczny. A to, co pan opowiada, naprawdę nie nadaje się na posiedzenie tej Komisji. Przyznam szczerze, że jestem zażenowany pana postawą, ale to nie jest pierwszy raz, więc nie będę panu więcej czasu poświęcał.

Chciałbym zapytać panią prezes Walichnowską o kwestie związane właśnie z podjęciem decyzji przez FRS, bo oczywiście FRS prowadził na pewno jakieś analizy. Chciałbym więc zapytać panią, pani prezes, jak to wygląda z punktu widzenia innych potencjalnych kooperantów, którzy mogliby ten dok również zbudować. Czy było prowadzone jakiekolwiek rozpoznanie rynku, nie tylko w Polsce, ale międzynarodowe, które mogłoby pokazać najkorzystniejszą ofertę dla budowy takiego doku? Chciałbym zapytać, czy rzeczywiście było tak, że może jakieś inne podmioty, które są podmiotami należącymi do Skarbu Państwa, oferowały takie propozycje albo przynajmniej pośredniczyły w takich działaniach? Możemy mówić jasno cały czas, że dok jest potrzebny, że dok jest ważny, ale do dziś nie wiemy, ile ten dok będzie kosztował. Państwo też nie jesteście w stanie nam odpowiedzieć, to jest dokładnie kalka sytuacji z promem. Najpierw 400 mln euro, potem 700 mln euro itd. Promu, jak nie było, tak nadal nie ma, więc

historia się powtarza. Zdarta płyta, praktycznie cały czas ten sam schemat, te same informacje, żadnych konkretów.

Chciałbym jeszcze zwrócić się do pana dyrektora Trzeciakowskiego. Zdaję sobie sprawę z tego, że jest coś takiego jak tajemnica handlowa i rozumiem, że nie chce pan jej ujawniać. Chciałbym tylko spytać o kwestię związaną oczywiście z przetargiem, który się nie zakończył. Jakby pan mógł nam tylko powiedzieć, czy wpłynęła jakaś oferta? Tak czy nie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pan poseł Łącki. Następnie pan poseł Rzepa.

Poseł Artur Łącki (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący, najpierw do pana dyrektora Trzeciakowskiego. Chciałbym podziękować za te informacje, bo chyba pierwszy raz, wreszcie, po tylu miesiącach boju o informacje na temat stoczni, dostaliśmy jakieś konkrety. Nie wiem, czy to jest prawda, co pan dyrektor Trzeciakowski powiedział i przekazał, ale przynajmniej teraz to można sprawdzić. Tak że bardzo dziękuję.

Ale moje główne pytanie jest do pani prezes Walichnowskiej – przepraszam, jeśli źle zatytułowałem. Dotyczy ono finansowania tegoż doku nr 8. Wiedzieliśmy o tym, że fundusz spółek ma to finansować, ale chcieliśmy się też dowiedzieć, jak będzie finansował. Dziś wiemy, że jest to leasing, ale dopytywaliśmy i dowiadywaliśmy się dalej. Teraz mam takie pytanie. Czy prawdą jest, bo takie doszły nas słuchy, że analitycy, którzy pracowali przy mechanizmie finansowania, złożyli jakieś odrębne słowo, mówiące o tym, że to jest przedsięwzięcie, które jest nie do sfinansowania? Że stoczni szczecińskiej i Funduszu Rozwoju Spółek nie stać na to, żeby to zrobić i że to jest zły projekt? Jakaś grupa osób, grupa fachowców pracowała przy tym projekcie, przy tym mechanizmie finansowania, wiem, że to się tak zawsze dzieje. Czy prawdą jest, że większa część tych osób mówiła, że to jest zły pomysł i to jest zły projekt? Takie pytanie mam do pani prezes Walichnowskiej. Może nie znam się na przemyśle stoczniowym, na pewno się nie znam, ale dobrze liczę pieniądze od zawsze, a finansowanie czegoś to jest po prostu, panie ministrze i pani prezes, to jest liczenie pieniędzy. Chcielibyśmy jasno mieć powiedziane, czy to jest naciągana sprawa polityczna, czy jednak są podstawy ekonomiczne budowy. Chcielibyśmy jednak poznać te dokumenty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle, pan poseł Rzepa. Następnie pan poseł Wieczorek.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, nie wiem czy ci wszyscy, którzy nas słuchają, dobrze odbierają intencje wszystkich, którzy zabierali głos w tej dyskusji, bo układają mi się jakby dwa główne wątki.

Pierwszy, o którym mówię z ubolewaniem, jest taki, szanowni państwo, że państwo nie podjęliście próby faktycznej restrukturyzacji. Restrukturyzacji idącej w tym kierunku, aby oddział świnoujski i ludzi... Ludzi, którzy, jeżeli nie znajdą pracy u państwa, fizycznie się nie znajdą, a wielu z nich pewnie się nie znajdzie... My ich bezpowrotnie stracimy, przynajmniej z rynku polskiego. Tak, szanowni państwo, będzie. To będzie ogromna strata. Panie prezesie, jeżeli pana noga nie zaszczyciła swoją obecnością Świnoujścia, to proszę, niech pan, z szacunku do tych ludzi, z szacunku do odległości, jaka jest między Świnoujściem a Szczecinem i jeszcze przejazdem do Gryfii, jednak nie mówi w ten sposób. Powiem, że zauważam brak empatii w stosunku do tego oddziału, bo mam wrażenie, że dla was to zawsze był obcy twór czy obce ciało w ramach jednej firmy. Nie mogę zrozumieć tego postępowania. I pewnie nie zrozumiem tego jeszcze długo.

Natomiast drugi element, który jest naszą troską, to jest przyszłość tego, co zostanie, czyli przyszłość Szczecina. Wiemy, że wiele ambitnych programów, wiele znaczących firm, nie tylko w Polsce, ale i w świecie, było gwoździem do trumny tych firm, jak się okazywało, w przeszłości. Dlatego to, co dzisiaj mówimy, te pytania, które zadajemy, te odpowiedzi, które chcielibyśmy uzyskać, szanowni państwo, są po to, żebyście nie szli tą drogą. Wam się wydaje, że po wybudowaniu zwiększycie o tyle milionów,

po wybudowaniu wpłynie do remontu tyle statków. Szanowni państwo, to są życzenia, to nie są fakty, to nie są kontrakty, które macie już podpisane na ten dok, które za te dwa czy trzy lata zaczną się fizycznie realizować. Boję się takiej wizji, bo jest ona tylko i wyłącznie pobożnym życzeniem. Fajnie byłoby, aby ona była realna.

A co jeśli, panie prezesie, ona nie będzie realna? Czy pan następnego dnia złoży rezygnację z zajmowanego stanowiska, czy pan powie, że okoliczności się zmieniły i się nie udało? Tylko, że kupę kasy, niepotrzebne starania, które do tej pory podjęto... Ale niestety być może nie będzie tego, co najważniejsze – refleksji. A co do tych ludzi, którzy dzisiaj przez tyle miesięcy nie świadczą pracy i za chwilę jeszcze dostaną odprawy. Panie prezesie, takie pytanie, ile to będzie kosztowało? Ile będzie kosztowało Gryfię to nieświadczenie pracy i te odprawy? Proszę powiedzieć, bo przecież to będzie dodatkowa strata dla Gryfii.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pan poseł Wieczorek. Następnie będzie pan Bartłomiej Szmyt.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Króciutko, panie przewodniczący. Mam dwa pytania. Myślę, że z tej dyskusji jasno wynika, że decyzje zapadły, właściciel, organy nadzorcze ważą, podjął decyzję, możemy się spierać o wszystkie szczegóły, ale tak wiadomo, że to pójdzie w tę stronę. Moje pytanie jest szczegółowe. Po pierwsze, czy zarząd korzystał z tarczy antykryzysowej? Rzeczywiście ze względu na COVID-19 wiele dużych firm z tego korzystało. Przypomnę, że chociażby LOT – 2 mld zł – czy kopalnie. Zatem moje pytanie jest takie, czy były w tym zakresie prowadzone analizy i jaka ilość środków wpłynęła do Gryfii z tytułu pożyczki bądź pomocy, jeżeli chodzi o utrzymanie miejsc pracy? To jest istotne, jeżeli chodzi o przyszłość.

Druga rzecz, to pewnie do pana dyrektora. Czy związku z tymi planami i tą otoczką wokół Gryfii od jesieni ubiegłego roku, związaną z likwidacją oddziału, to na zewnątrz, rynkowo... Jeżeli pracowaliśmy w biznesie, to przecież doskonale wiemy, że biznes obserwuje doniesienia medialne. Moje pytanie jest takie, czy to nie spowodowało zmniejszenia portfela zamówień na 2021 r.? Czyli mówiąc krótko, czy nie stało się tak, że niektórzy armatorzy wycofali się, bojąc się o sytuację Gryfii? Informacje o likwidacji i zwolnieniach powodują jednak, że na zewnątrz wrażenie jest takie, że jest trudna sytuacja finansowa, w związku z czym nie ma co ryzykować, nie ma co zlecać. Krótko mówiąc, czy jest jakieś zmniejszenie portfela zamówień na 2021 r.? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Proszę państwa o krótkie wypowiedzi. Pan Bartłomiej Szmyt. Następnie będzie pani Anna Stawicka.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Bartłomiej Szmyt:

Dziękuję za głos. Tak, tak, króciutko odniosę się do informacji, które przedstawiali pan prezes Zaremba i pan dyrektor Artur Trzeciakowski. Oni mówili swoją prawdę. Powiem tak: mówili swoją prawdę, są opracowania, są fakty, oni mówili swoją prawdę, wygodną prawdę. Pan Artur potrafi się obracać i zaciemniać rzeczywistość, tak bym powiedział. Mam opracowania, te wszystkie pisma i wiele, wiele różnych tomów opracowań i książek zostało wysłanych do pana ministra Gróbarczyka, także do różnych innych instytucji. Nawet nikt się tym tematem nie zajął, czy my daliśmy dobre opracowanie, czy było to dobrze zrobione. To były rzetelne informacje, jak można wyprowadzić z marazmu stocznię Gryfia, dwie lokalizacje.

Odnośnie do słów pana Krzysztofa Zaremby, że jestem świadkiem pana Zahorskiego w sprawie. Tak, jestem świadkiem, ponieważ jestem człowiekiem prawym i lubię, jak prawda wygrywa, dlatego będę świadkiem i potwierdzę prawdę. Zobaczymy, jak to wyjdzie, nie chcę uprzedzać faktów. Do pani Joanny Walichnowskiej, która przedstawiała nam dane odnośnie do doków, wszystkich sytuacji – bez komentarza zostawię poziom tego. Jestem zdziwiony, że już się kupuje wszystkie urządzenia, elementy do doku, a projektu nie ma, nic nie jest zatwierdzone. Tak że jest to dziwne, że najpierw się wszystko kupuje,

a później się robi projekt i podobne rzeczy, ale może jest taka technika, może ja się nie znam. Nie na wszystkim się znam.

Odnośnie do informacji, że większość załogi się zgadza, żeby likwidować stocznię w Świnoujściu, likwidować stocznię. Dziwnym trafem w Szczecinie pracuje 450 osób, w Świnoujściu – 200. To chyba zrozumiałe, że to większość załogi, ale cała załoga w Świnoujściu się opowiedziała, że nie chce likwidacji zakładu, bo zakład może być rentowny.

Odnośnie do ofert pracy. Pan Artur przedstawia jakieś pisma, kartki, jakieś maile wysłane z informacją, że można pracować w Szczecinie. Proszę przejrzeć publikacje prasowe w grudniu, publikacje telewizyjne. Pracownicy na niektórych wiecach, protestach, po około 50, 20, 100 osób – każdy odpowiada, że nie dostał oferty pracy. Tak że nie wiem, komu wy to przedstawialiście. Znowu prawda leży po waszej stronie. Można prześledzić wszystkie doniesienia prasowe, tam są nie tylko związkowcy. My, związkowcy, też jesteśmy pracownikami, tylko zwykli szeregowi pracownicy twierdzą, że nie otrzymywali ofert pracy.

I ostatnia rzecz na sam koniec. Chciałbym powiedzieć, panie Krzysztofie Zaremba, drogi panie prezesie. Nie półtora roku, nie osiemnaście miesięcy zostało panu do wybudowania doku, a niecałe 15 miesięcy. Nie przeciągaj pan już czasu, bo my pana i całą opcję rządzącą rozliczymy za ten dok. Czekamy, dokładnie czternaście i pół miesiąca. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani Aneta Stawicka. Następnie pan Rafał Zahorski.

Przewodnicząca MZZPS przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:

Chciałam się tylko odnieść do słów pana Artura Trzeciakowskiego, dyrektora naczelnego. Panie Arturze, tak, pod pismem, które był pan uprzejmy zacytować, jest podpis pana Bartłomieja Szmyta i mój. Ale przypomnę panu jeszcze raz: tam jest napisane jak byk, że Morska Stocznia Remontowa deklaruje zatrudnienie w Szczecinie. Nie ma sprecyzowanych żadnych stanowisk pracy.

Proszę pana, w Świnoujściu są stanowiska pracy, które nie mają swoich odpowiedników w Szczecinie, chociażby pompiarz. Są stoczniowcy, których Szczecin nie posiada, bo jest obsługiwany przez firmę zewnętrzną. Tak samo ja. Osobiście pan mówił w Szczecinie, że w mojej komórce jest za dużo, bo są trzy osoby, powinno być nas mniej o co najmniej dwie osoby. Teraz pan mówi, że ja pojadę do Szczecina i będę pracować na tym samym stanowisku, na którym pracowałam w Świnoujściu? Czyli na dwa oddziały trzy osoby to było za dużo, natomiast na jeden oddział Szczecin to będzie w porządku? Nie ma również stanowisk pracowników magazynowych. Z kim pan rozmawiał? Zaproponował pan tym osobom pracę? Nie, nie ma tam nic doprecyzowanego. Bardzo mi przykro, ale znowu pan opowiada nieprawdę, znowu nas pan dyskredytuje jako związki zawodowe. Tak było, proszę pana... (*niezrozumiałe*) osoby, które obsługują pododdziały produkcyjne... I teraz te osoby powiedzą: tak, będziemy jeździć do Szczecina do pracy? Na jakie stanowisko, przepraszam bardzo? Będą siedzieć sobie na kolanach?

I jeszcze panu przypomnę jeden wątek. Na spotkaniu w lipcu 2020 r. z panem Krzysztofem Zarembą pierwszy raz poinformował nas pan, stronę społeczną, o tym, że Świnoujście jest przeznaczone do sprzedaży. Przypomnę panu, bo nie sporządziliście państwo z tego spotkania protokołu, chociaż prosiliśmy państwa. Była pani, która protokołowała, ale my nie dostaliśmy tego protokołu. Powiedział pan wyraźnie: kochani, zanim dojdzie do sprzedaży Świnoujścia i zwolnienia pracowników, to my, obiecuję wam z panem Krzysztofem Zarembą, pójdziemy do zarządu portów Szczecin-Świnoujście, pójdziemy do prezydenta miasta Świnoujścia z zapytaniem, ile osób. Pokażecie listę stanowisk, jakie będą przeznaczone do zwolnienia ze Świnoujścia, pójdziecie i porozmawiacie z tymi panami, ile osób są w stanie przyjąć do siebie. Dopiero z takim zestawieniem przyjdziecie do nas i dopiero wtedy będziemy prowadzić rozmowy. Przyszliście, przedstawiliście nam cokolwiek? Tak, przedstawiliście nam pismo o zwolnieniach grupowych. Tak to wyglądało.

Kolejny wątek, panie Arturze. Mówi pan, że sąd odrzucił nasz wniosek. Nie, nie będzie tylko prowadzonego postępowania zbiorczego, grupowego, ale będą indywidualne. My o tym wiedzieliśmy, bo o tym nas informował nasz prawnik. Wiedzieliśmy, że taka sytuacja nastąpi i to nastąpiło... (*niezrozumiałe)*

Panie Sławku, powiedział pan, odniosę się do pana słów, że kiedy zarząd spółki, które są w tej chwili w koalicji... (*niezrozumiałe*)... z tymi osobami, które są teraz w koalicji... Chciałam panu przypomnieć, że wtedy, kiedy PO chciało nas połączyć, to PiS... (*niezrozumiałe*) głośno mówił i prosił nas, żebyśmy głosowali na nich, bo jak dojdą do władzy, to wtedy odbudują przemysł stoczniowy, że wstaniemy z kolan, że nas rozłączą. Rozumiem, panie Sławku, że w tej chwili ci, którzy kiedyś nas bronili przed ową koalicją, która w tej chwili współpracuje z wami, to są porządku. Pan Zaremba nam obiecywał, że będzie nas ratował, tylko dopuśćcie nas do władzy. Doszli do władzy, dopuściliśmy i pan zlikwidował. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pan Rafał Zahorski. Następnie pani prezes Walichnowska.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem jeszcze raz wrócić do kwestii Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Powiem po raz kolejny: samorządy nie chciały przejąć majątku Gryfii. Chodziło o to, by odwrócić złą decyzję z 2013 r. Ja też byłem przeciwny połączeniu obu stoczni. Proszę państwa, chodziło to, żeby stworzyć ponownie oddzielny podmiot gospodarczy w Świnoujściu, opierając się na Świnoujskim Parku Przemysłowym. Nikt nie chciał zabierać nikomu żadnego majątku. To jest kwestia rozliczeń. Pamiętajmy, że nikt nie mówił, żeby zabierać majątek z FRS-u czy z MARS-a, tylko żeby stworzyć, uwaga, konkurencyjną stocznię w Świnoujściu. Tak, konkurencyjną, albowiem uważam, że konkurencja jest jak najbardziej wskazana. Monopol to rzecz, która powoduje, że rynek się zapada i to jest niszczenie rynku.

Druga sprawa to dok nr 1. Ani razu nie powiedziałem o remoncie doku nr 1, tylko powiedziałem o jednej rzeczy. O tym, że skoro w 2016 r. było wiadomo, że tak jest, że 80-letni stary nitowany dok nie nadaje się do remontu i PRS powiedział, że nie przedłuży więcej klasy, że w 2019 r. wyda na niego wyrok śmierci, to w tym momencie w 2016 r. ówczesne zarządy nominowane przez dzisiejszy rząd powinny, proszę państwa, podjąć wszelkie działania na rzecz budowy nowego doku nr 1, zakupu używanego doku i jego remontu gdzieś na zewnątrz bądź przebudowę pod potrzeby stoczni remontowej Gryfia. Przypominam, że przez cztery lata w tym temacie nie zrobiono nic. Proszę nie zmieniać moich słów. Nie mówiłem nic o remoncie złomu, bo zgadzam się, że to absolutnie jest irracjonalne ekonomicznie.

I kolejna sprawa do pani Joanny Walichnowskiej. Cieszę się, że ma pani świetnie zrobioną koncepcję pt. leasing doku na 30 lat. Niech mi pani powie, na jakiej podstawie robi pani kosztorys tego doku, skoro do dzisiaj nie ma, uwaga, żadnej dokumentacji technicznej? A przecież dopiero kiedy ma pani dokumentację techniczną, klasyfikacyjną, tworzy pani dokumentację wykonawczą, która wskazuje dokładnie metodę budowy, a więc, uwaga, koszty budowy. Pani doskonale wie, bo pani pracowała w Gryfii, to jest prawda, że można zmienić, np. z mikrokesonów na makrokesony, ze spawania jednostronnego na spawanie dwustronnie, można koszty budowy naprawdę zmieniać w jedną lub druga stronę do nieprzytomności. W związku z tym, jeśli pani jeszcze nie ma kosztorysu szczegółowego ani wybranej metody budowy, to nie może pani mówić w ogóle o jakichkolwiek aspektach finansowych tego projektu.

Jeżeli chodzi o tych 18 miesięcy, niech będzie od dzisiaj. Każdy zakład wie, że w ciągu 18 miesięcy ten projekt budowy doku nie tylko się nie zakończy, ale nawet fizycznie się nie rozpocznie. Przypomnę panu dyrektorowi Trzeciakowskiemu, że na posiedzeniu tej Komisji parę miesięcy temu zawarł pan ze mną publiczny zakład o to, że rozpoczęcie budowy promów nastąpi do 2019 r. Powiedziałem panu, że Puma jest opóźniona minimum o 3 miesiące, a według mojej obserwacji nawet o rok, fizycznie została ona

oddana z ponad 9-miesięcznym opóźnieniem. O kosztach, stratach Gryfii mówić tu nie będę. O Lublinie nawet już nie wypada mówić, bo wstyd.

Kolejna sprawa, proszę państwa, jeżeli mamy mówić o realnych rzeczach. Cieszę się, że pan Trzeciakowski mówi w ten sposób, ale przypomnę analogiczne wypowiedzi z 2007 r. i 2008 r., gdy jako prezes Stoczni Szczecińskiej Nowa mówił pan bardzo podobne zdania, mogę pana cytować do nieprzytomności. To samo pan mówił, w ten sam sposób.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie Zahorski…

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Jest pan bardzo dobrym ekonomistą. Dziękuję panu bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani prezes Walichnowska. Następnie pan dyrektor Trzeciakowski.

Wiceprezes zarządu ds. zarządzania korporacyjnego FRS SA Joanna Walichnowska:

Dobrze, postaram się odpowiedzieć na pytania, które sobie wynotowałam. Pytanie pierwsze było o ekonomikę projektu. Chciałam powiedzieć, że w tym zakresie zostały sporządzone bardzo dokładne analizy. Nie mówię już o projekcjach finansowych samego przedsięwzięcia, nie mówię o projekcjach finansowych MSR Gryfii i FRS-u oraz zaangażowaniu FRS-u w to przedsięwzięcie i w ogóle w grupę kapitałową. Przede wszystkim podstawy do jakiegokolwiek dalszego działania stanowił tzw. test prywatnego wierzyciela, który został przeprowadzony. Wszystkie dane ekonomiczne zostały przedstawione i przesłane doradcy. Na tej bazie doradca orzekł o tym, iż realizacja projektu jest na bazie założeń rynkowych i na podstawie tego dokumentu również pozyskaliśmy wszelkie niezbędne zgody korporacyjne, które umożliwiły rozpoczęcie projektu. To po pierwsze.

Pytanie o rozpoznanie rynku. Faktycznie swego czasu FRS przeprowadził tzw. zapytanie, taki rekonesans rynku w zakresie pozyskania ofert budowy doku o parametrach potrzebnych, określonych przez MSR Gryfia. W wyniku tego zapytania rynkowego, które zostało skierowane do 26 stoczni w Europie, odpowiedzi były nieliczne, dostaliśmy zaledwie kilka takich ofert. Część z nich pochodziła faktycznie z rynku polskiego, jednak żadna z nich nie była tak korzystna, jak ta złożona przez Szczeciński Park Przemysłowy. Pragnę przypomnieć, że dosyć istotnym elementem kosztowym, jeżeli chodzi o porównywanie ofert, które są spoza Szczecina i właśnie w stosunku do Szczecińskiego Parku Przemysłowego, jest to, że duży element kosztowy stanowi po prostu przeprowadzenie doku na miejsce. SPP ma bardzo dobrą lokalizację. Dok po prostu przepłynie sobie z jednego brzegu Odry na drugi. To stanowi o przewadze konkurencyjnej SPP w stosunku do innych oferentów spoza tej lokalizacji.

Pytanie o zdanie odrębne. Po drodze jeszcze odniosę się do kwestii, którą podnosi pan Rafał. Powiem tak, pomimo jego braku, bo pracujemy teraz nad projektem technicznym, jest realizowany projekt, który pozwala podmiotowi złożyć ofertę w postępowaniu. I tak właśnie się stało, jeżeli chodzi o SPP. Zdajemy sobie sprawę, że w wyniku realizacji projektu technicznego pewne elementy w tym zakresie mogą jeszcze ulec zmianie i jest to wzięte pod uwagę. Niemniej jednak oferta złożona przez SPP była już na bazie projektu sporządzonego przez tego samego wykonawcę, który teraz tworzy projekt techniczny. Nie była ona oderwana od kwestii np. nośności czy ilości stali, czy elementów, które są potrzebne do wybudowania tego doku. Wszystkie te elementy były zawarte, była policzona również stal.

Zdaję sobie sprawę, że w projekcie technicznym jest to bardziej szczegółowe. Tak jak powiedziałam, mamy to na uwadze. Podpisane dokumenty są na tyle elastyczne, że wiemy, iż według projektu technicznego albo np. jakichś zmian prawnych pewne elementy mogą ulec zmianie. Chcę też powiedzieć, co już zweryfikowałam w międzyczasie, panie Rafale – umowa z PRS-em na nadzór nad dokiem jest również podpisana. Chcę rozwiać wątpliwości w tym zakresie. Oczywiście pomiędzy byłą stocznią szczecińską a PRS-em.

Pytanie o zdanie odrębne, które wynotowałam. Jesteśmy instytucją, która... Jesteśmy właścicielem zarówno Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, jak i Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Dobro tych spółek leży nam na sercu nie tylko dlatego, że są to spółki, które mogą ekonomicznie dla nas wyleasingować dok, zbudować dok, ale również dlatego, że przyczyniają się one do wzrostu wartości całej grupy kapitałowej. Stąd mamy podwójny interes jako FRS w tym, żeby akurat te podmioty brały udział w projekcie. Tym działaniem przyczyniamy się do wzrostu wartości grupy kapitałowej, co jest dobre i korzystne dla FRS jako właściciela i większościowego akcjonariusza tych podmiotów.

Jako instytucja parafinansowa, parająca się finansowaniem różnych przedsięwzięć, działamy właśnie trochę w duchu struktury finansowej, a co za tym idzie mamy w swoim zespole osoby, których zadaniem jest wyszukanie słabych punktów pewnych rozwiązań, po to żeby móc je rozwiązać. Może o tym pan mówi. Nasz zespół składa się z bardzo wielu osób, fachowców. Na czymś, co jest parakomitetem kredytowym, mamy bardzo często burzliwe dyskusje o kwestii finansowania danych przedsięwzięć. To nie jest nic nienormalnego, że zdarza się zdanie odrębne, jednak liczy się później decyzja większości. Ta jest pozytywna dla projektów i poparta analizami ekspertów zewnętrznych. Tyle mam do powiedzenia w tym temacie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani prezes. Proszę o głos pana dyrektora Trzeciakowskiego, a następnie pan poseł przewodniczący Artur Szałabawka.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Artur Trzeciakowski:

Szanowni państwo, przepraszam, ale mogę się nie odnieść do wszystkiego, bo mieliśmy chwilową utratę energii, nie dlatego, że Gryfia nie płaci, ale dlatego, że robi prace konserwacyjne. Mam więc dziurę pomiędzy wypowiedzią pana przewodniczącego Szmyta i pana Rafała Zahorskiego, w związku z tym odpowiem na to, co usłyszałem.

Wracając do tych pierwszych wypowiedzi, które jeszcze pominąłem, a wydają mi się dosyć ważne. Padło sformułowanie, kolejny fakt medialny, który też chciałbym sprostować, że żadni armatorzy ze Świnoujścia nie przeszli do Szczecina. To jest nieprawda. Armatorzy, którzy remontowali statki w Świnoujściu, już w tym roku mają statki w remoncie w Szczecinie. W pierwszym kwartale będą remontowali swoje jednostki. Część umów, które były w Świnoujściu, jest już przepisana na Szczecin, część jest w podpisie, tak że nie dawajmy wiary wszystkiemu, co ktoś gdzieś mówi. To jest po prostu nieprawda.

Kolejna rzecz. Pan przewodniczący Kotyrba zwrócił uwagę, że jeżeli ktoś bez naszej zgody i wiedzy dokonał samoistnego przemieszczenia majątku w postaci czajnika ze Świnoujścia do Szczecina, powinien zostać ukarany. Tak, jeżeli taka sytuacja miała miejsce, to zostanie ukarany. Wszystkie środki trwałe przenoszone z lokalizacji na lokalizację są objęte ewidencją. Jest wyznaczona osoba zdająca, osoba przyjmująca i nie ma możliwości, żeby ktoś na własną rękę cokolwiek zabrał, przewiózł z miejsca na miejsce.

Odpowiedzi na pytanie posła Marchewki o ofertowanie udzieliła pani prezes Walichnowska – to FRS prowadził postępowanie dotyczące wyboru wykonawcy tego doku. Pan poseł Łącki stwierdził, że to jest decyzja polityczna. Panie pośle, zarówno pan, jak i pewnie wiele osób w przeciągu najbliższych 30 dni zobaczycie na stronach internetowych Gryfii kolejny przetarg. To będzie przetarg na wybór biura projektowego, które zaprojektuje modernizację nabrzeży. Zakładam, że w ciągu 30 dni dokonamy wyboru takiego biura projektowego i podpiszemy umowę. Za tym idą już konkretne pieniądze. Powiedział pan, że zajmuje się pan liczeniem pieniędzy, więc wie pan, że jak podpiszemy z kimś umowę na wykonanie, to będzie się to wiązało z określonymi kosztami. Jeżeli od takiej umowy odstąpiliśmy, to też będzie to do sprawdzenia, bo będzie to wisiało na naszych stronach internetowych. Nie jest to decyzja polityczna, my to fizycznie w tej chwili robimy. Robimy to zarówno w zakresie doku, jak i infrastruktury niezbędnej na jego posadowienie.

Pan poseł Rzepa mówił, dlaczego nie została zrobiona restrukturyzacja. Wracając na chwileczkę do liczb, proszę państwa, średnioroczny koszt zakładu w Świnoujściu

to jest około 40 mln złotych, średnioroczny przychód zakładu w Świnoujściu to jest przychód rzędu 30–32 mln zł. W związku z powyższym mamy różnicę rzędu 8 mln zł. Jeżeli przyjmiemy, że mniej więcej 50% kosztów stoczni remontowej to jest koszt robocizny, to żeby zredukować te 8 mln zł, musielibyśmy zredukować zatrudnienie, lekko licząc, o około 30–50%. Uzyskalibyśmy wtedy zakład wychodzący co najwyżej na zewnątrz, więc to jest odpowiedź, dlaczego nie poszliśmy w tym kierunku. Tego typu restrukturyzacje poprzez brak inwestycji były w tej firmie prowadzone przez ostatnie kilkadziesiąt lat.

Kiedyś wspomniałem, że ostatnia duża inwestycja w Gryfii to jest 1990 r. i posadowienie doku nr 5. Od tego czasu Gryfia wyłącznie sprzedaje swoje nieruchomości, obcina koszty, obcina pracowników i z liczby kilku tysięcy pracowników na dziś mamy 650. Jeżeli chodzi o pracowników, to też z liczb, których nie podałem, przewidujemy, że w tym roku oprócz pracowników ze Świnoujścia, którzy zdecydowali się na przejście do pracy do Szczecina, będziemy zwiększali zatrudnienie o około 30 osób. Nie mówię o osobach zastępujących osoby, które odchodzą na emeryturę czy też różnego typu wcześniejsze świadczenia.

Pan poseł Wieczorek zapytał o tarczę antykryzysową – niestety jesteśmy w takiej sytuacji, jak wiele firm znajdujących się w tzw. trudnej sytuacji. Ustawy w ramach tarczy antykryzysowej zawierają bardzo często zapis chroniący przed zarzutem tzw. nielegalnej pomocy publicznej, w związku z powyższym Gryfia może korzystać z zakresu tarczy antykryzysowej w bardzo ograniczonym zakresie. Z tego zakresu skorzystaliśmy. W naszym przypadku dostępne były tylko dwa narzędzia. Pierwszym było przesunięcie i rozłożenie na raty wpłat do Zakład Ubezpieczeń Społecznych – z tego skorzystaliśmy w pełnym zakresie. Drugim było odroczenie podatku od nieruchomości w gminie Świnoujście – to zostało zrobione, o 3 miesiące. Zresztą już po 3 miesiącach ten podatek został przez nas spłacony. I to jest wszystko, z czego my jako firma w takiej sytuacji finansowej, w jakiej jest, możemy skorzystać. Nie możemy skorzystać z zapisów dotyczących dopłat, dotacji, pomocy bezpośredniej. Po prostu ustawa i zapisy tych ustaw wykluczają z tego przedsiębiorstwa znajdujące się w tzw. trudnej sytuacji.

Kolejne pytanie pana posła Wieczorka dotyczyło opinii, która funkcjonuje od kilku miesięcy dookoła Gryfii, czy ona ma wpływ na funkcjonowanie Gryfii. Konkretnie mówiąc, chodzi o portfel zamówień. Zacznę od pozytywów – na portfel zamówień nie. Jeżeli chodzi o zamówienia na dziś na taki czas remontów, jaki zwykle stocznia remontowa wypełnia swój portfel, jesteśmy wypełnieni. Przykład Cracovii czy Valkirii, dotyczący tego, że musieliśmy odrzucić zapytania od armatora ze względu na brak możliwości wykonania remontu na doku, potwierdza to, co mówiłem. Na tę chwilę mamy wypełniony portfel zamówień do połowy kwietnia, doki są pełne. Pod kątem zamówień – nie.

Natomiast to, co się na nasz temat pisze i mówi, ma wpływ na instytucje usługowo-finansowe, z którymi pracujemy. Odpowiadamy na wiele pytań sektora finansowego, sektora ubezpieczeniowego, naszych dużych partnerów korporacyjnych: czy prawdą jest, że...? Tego typu zastrzeżenia i uwagi pojawiają się nawet w decyzjach kredytowych banków komercyjnych. Przypominam, że środki właścicielskie to nie jest podstawowy sposób finansowania Gryfii. Gryfia korzysta z normalnych kredytów komercyjnych i tak, komitety kredytowe zadają nam pytania dotyczące różnych aspektów tego, co pojawia się w mediach. Natomiast na sam portfel zamówień nie ma to wpływu.

Bardzo króciutko do pana przewodniczącego „Solidarności". Mam propozycję, bo nie będziemy się przegadywać w zakresie tego, czy jest oferta pracy dla pracowników, czy nie. Jeszcze raz podkreślam, ponieważ to posiedzenie Komisji jest protokołowane: będzie dostęp do stenogramu, że wszyscy pracownicy zakładu w Świnoujściu mieli możliwość przejścia do zakładu w Szczecinie. Jeżeli uważa pan, że kłamię, to jest bardzo prosta droga, proszę pozwać mnie do sądu za to dzisiejsze kłamstwo. Oświadczam, że każdy z pracowników zakładu w Świnoujściu mógł przejść do pracy w Szczecinie na nie gorszych warunkach finansowych od tych, które miał w Świnoujściu.

Później miałem przerwę techniczną związaną z Eneą i włączono nas, kiedy wypowiadał się pan Rafał. Panie Rafale, to nie jest tak, jak pan powiedział, że dok nr 8 jest fikcją, dlatego że nie ma projektu technicznego i oferta została zrobiona bez

projektu technicznego. Dobrze pan wie, że żadna stocznia na świecie, chyba że chodzi o wyprodukowanie jednostki seryjnej, już wcześniej budowanej... Nikt nie składa oferty na podstawie oferty projektu technicznego, bo projekt techniczny jest realizowany dopiero po podpisaniu kontraktu. Bardzo często znacząca część produkcji zamówień jest zlecona wtedy, kiedy ten projekt techniczny nie jest jeszcze skończony, nie jest jeszcze w pełni zatwierdzony. Dokumentacja techniczna, dokumentacja projektu technicznego spływa na bieżąco, np. na prace kadłubowe, stalowe. Według tego dokonuje się pracy, zamówień itd.

Natomiast żeby złożyć ofertę potrzebne są dwie rzeczy. Jest potrzebny albo tzw. projekt kontraktowy, albo plan generalny (makers list) i opis techniczny. I ponownie państwu coś pokażę. To jest opis techniczny doku nr 8.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Zrobiony w maju.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Artur Trzeciakowski:

Opis techniczny doku nr 8, który jest podpisany w maju, natomiast przygotowany dużo wcześniej. Tak jak plan generalny (makers list), dotyczący doku nr 8. To stanowiło podstawę przygotowania oferty przez stocznię szczecińską. Nie musimy mieć projektu technicznego. Akurat założenia budowy między szczecińską a biurem projektowym nie zakładały wykonania projektu kontraktowego, tylko planu generalnego (makers list) i opisu technicznego.

Szczerze mówiąc, to chyba ostatnia rzecz, którą sobie wynotowałem, aby na nią odpowiedzieć. Przepraszam za tę dziurę, w czasie której nie mogłem słyszeć. Jeśli były tam pytania do nas, to chętnie tę wiedzę jeszcze uzupełnimy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo ,panie dyrektorze. Pan poseł przewodniczący Artur Szałabawka i później pan prezes Krzysztof Zaremba.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie przewodniczący, mam taką sugestię, żebyśmy powolutku, ale jednak do brzegu tego tematu dobijali. Zgadzam się całkowicie, że pan prezes Zaremba jest w tej chwili prezesem, a nie politykiem i powinien się wypowiadać całkowicie merytorycznie, ale za to ja jestem politykiem, więc mogę sobie teraz pozwolić na dwie, trzy sugestie. Chciałbym, żeby to działało w dwie strony, bo jak mamy do czynienia z drugiej strony z panem Zahorskim, to wie pan, panie przewodniczący, Szczecin to jest takie małe miasteczko i my wszystko o wszystkich wiemy. To nie jest tajemnicą, że jest to polityk, polityk, który ma za zadanie cały czas utrudniać pracę dobrej zmianie. Za to ma płacone.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Ha, ha.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

No tak i ma jeszcze rozpraszać, ma się zawsze śmiać. Wie pan, ja nie chcę podejmować takich tematów, które gdzieś tam słychać, że pan to jest specjalista od szamba. Naprawdę, po co takie rzeczy? Gdzieś jednak pan pracuje i tak się właśnie zachowuje. Panie przewodniczący, żeby to działało w dwie strony.

Pani przewodnicząca Aneta Stawicka jest związkowcem. Nie zgadzam się z nią całkowicie, ale reprezentuje związki i mówi w sposób przysługujący i należący się związkom zawodowym, Ale już np. pan Szmyt, z którym cała „Solidarność" ma duże problemy, bo zachowuje się niejednokrotnie bluźnierczo i jest traktowany jako osoba atakująca, bardziej wywołuje frustrację polityczną. Chciałbym, żebyśmy to wiedzieli na posiedzeniach Komisji.

Tak samo uważam, że pan prezes Zaremba jest prezesem i nie powinien sobie politykować. Dlatego moglibyśmy tak w kółko teraz się przerzucać tymi kwestiami, bo zaraz panowie powiedzą znowu, że to jest wszystko nieprawda, pan dyrektor może

powiedzieć, że prawda. Panie przewodniczący, może naprawdę byśmy to powoli kończyli. Jak mielibyśmy coś głosować, to głosujmy. Rozmawiajmy poważnie. Pan przewodniczący widzi tutaj na ekranie, wydaje się panu – pan przewodniczący „Solidarności". Wie pan, pan przewodniczący „Solidarności", z którym „Solidarność" sama w sobie ma duży problem. I to tak wygląda, my tego nie widzimy, traktujemy niektóre rzeczy bardzo poważnie, a one nie są poważne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pana życzenie jest dla mnie rozkazem. Głos zabierze już tylko pan prezes Zaremba.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Oczywiście z pokorą przyjmuję uwagi, krew nie woda, proszę o zrozumienie. Chcę się odnieść w sposób maksymalnie merytoryczny, moje wypowiedzi mogliście państwo ocenić sami. W tym roku mija 20 lat, odkąd zacząłem się zajmować przemysłem stoczniowym, jeszcze jako parlamentarzysta – 2001 r., słynny rok upadku Porty Holding. Później przez wszystkie lata zajmowałem się przemysłem stoczniowym. Między innymi miałem takich korepetytorów, panie przewodniczący, jak Krzysztof Piotrowski, twórca i prezes holdingu stoczniowego, osoba bardzo zasłużona dla polskiego przemysłu stoczniowego, jak śp. prof. Skrzymowski i wielu, wielu innych. Z pokorą korzystałem i korzystam z wiedzy tych wspaniałych ludzi. To jest jedna rzecz.

Druga – chciałem odpowiedzieć panu posłowi Rzepie, bo pan był łaskaw poruszać kilka razy kwestię moich obecności czy nieobecności w Świnoujściu. Otóż myśmy mieli przez ten cały rok regularne spotkania z częścią świnoujską, oczywiście online z powodów pandemicznych, ale spotkania z przedstawicielami załogi ze Świnoujścia odbywały się regularnie. Już w czerwcu ubiegłego roku strona społeczna była informowana o zamiarach zarządu. Na jednym ze spotkań pan, który nie bierze dziś udziału w posiedzeniu, jeden z szefów związków zawodowych czy przedstawicieli w Świnoujściu, powiedział takie zdanie, cytuję z pamięci, ale sens był taki: „Róbcie jak najszybciej tę zmianę i dajcie nam odpowiedź, bo dużo ludzi u nas ma już pracę załatwioną gdzie indziej". Koniec cytatu. To zdanie niech służy za komentarz.

To, co powiedział pan dyrektor Trzeciakowski, oczywiście w pełni popieram. Zgadzam się i oświadczam, że to jest prawda. Każdy z pracowników dostał możliwość dalszej pracy w MSR Gryfia w Szczecinie, natomiast obowiązujące w Polsce prawo pracy wymusiło na zarządzie taką, a nie inną formę. Dlatego, że nie chcielibyśmy spotkać się później z zarzutem, że dokonaliśmy obejścia ustawy i przepisów o zwolnieniach grupowych. Tylko tyle i aż tyle. Mam nadzieję, panie przewodniczący, proszę państwa, że wyjaśnienia, które złożyliśmy, będą dla państwa wystarczające.

Chciałbym powiedzieć na koniec jedną rzecz. Była mowa o portfelu zamówień. Otóż proszę pamiętać, że sytuacja pandemiczna wywróciła cały rynek frachtowy. Jeśli dzisiaj armator ma fracht, to najpierw zajmuje się obsługą swojego klienta, a potem ewentualnie wstawia statek do remontu. Stąd są jakieś przesunięcia, ale tak jak mówiliśmy w przypadku promu z PŻB, mamy nasze doki obłożone na najbliższych kilka miesięcy, co nas bardzo satysfakcjonuje. Świadczy to również o zaufaniu armatorów, mimo tej całej wrzawy wokół MSR Gryfia. Przyznam, że zupełnie niezrozumiałej i niepotrzebnej, bo są inne firmy, w których się naprawdę źle dzieje, a w Gryfii się źle nie dzieje. Wszyscy pracownicy, to też chciałem podkreślić, panie przewodniczący, szanowni państwo, mają na czas wypłacane świadczenia, mają na wszystkie podatki, wszystkie zobowiązania wobec Skarbu Państwa, wobec instytucji są one regulowane na czas. Wprowadziliśmy pierwszy raz w historii tej firmy system premiowy, w którym są jasno określone kryteria. Nie ma uznaniowości w przyznawaniu premii, pracownicy otrzymują premie za wypracowane wyniki. Możecie państwo zapytać przedstawicieli załogi ze Szczecina, oni chętnie na to pytanie odpowiedzą. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący i Wysoka Komisjo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Wobec niezłożenia wniosku o odrzucenie odpowiedzi na dezyderat uważam, że Komisja dezyderat przyjęła. Wobec wyczerpania porządku dziennego na tym zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.